

PERSPEKTIVEN ZENTRUM VOHWINKEL



INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES
ENTWICKLUNGSKONZEPT (ISEK)
OKTOBER 2024

HERAUSGEBER

Stadt Wuppertal
Ressort 101 Stadtentwicklung und Städtebau
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

BILDNACHWEISE

Alle Bilder und Darstellungen, wo nicht anders vermerkt sind eigene Darstellungen Stadt Wuppertal,
Ressort 101 Stadtentwicklung und Städtebau

KARTENGRUNDLAGEN

Stadt Wuppertal,
Ressort 102 Vermessung, Katasteramt und Geodaten

BEARBEITUNG

Stadt Wuppertal,
Ressort 101 Stadtentwicklung und Städtebau
Melina Prior
Jonas Hölzel
Oktober 2024



Das nun vorliegende Integrierte Stadtteilentwicklungskonzept (ISEK) für Vohwinkel ist das Ergebnis eines rund einjährigen Prozesses unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger des Stadtteils. Es stellt einen wichtigen Meilenstein für die zukünftige Entwicklung Vohwinkels dar.

Mit diesem Konzept soll gezielt auf die Bedürfnisse und Herausforderungen des Stadtteils eingegangen, städtebaulichen Missständen entgegen gewirkt und der Stadtteil nachhaltig gestärkt sowie lebenswerter gestaltet werden.

Die entwickelten Projekte betreffen dabei sowohl die zentralen Achsen des Zentrums, als auch die neu zu integrierenden Bereiche nordöstlich des Zentrums mit der Anbindung eines neuen Wohnquartiers. Die Entwicklung und Vernetzung dieser Flächen ist impulsgebend für die Weiterentwicklung des Stadtteils.

Ein ISEK ist dabei ein gebietsbezogenes, strategisches und umsetzungsorientiertes Steuerungsinstrument der Stadtentwicklung mit einem ganzheitlichen integrierten Planungsansatz. Die Erarbeitung und Fortschreibung erfolgt in einem dialog- und prozessorientierten Verfahren.

Die Aufstellung eines ISEKs ist zudem die Voraussetzung für die Akquirierung von Mitteln aus der Städtebauförderung des Landes NRW sowie möglicher weiterer ergänzender Förderzugänge. Im Rahmen der Beantragung von Fördermitteln können sich Anpassungsbedarfe und eine Weiterentwicklung des Konzeptes ergeben.

Im Rahmen des ISEKS besteht für Gewerbetreibende und die Bewohnerschaft vor Ort die Möglichkeit eigene Projekte durchzuführen. Außerdem sollen Immobilieneigentümer*Innen bei gestalterische Aufwertung und Modernisierung ihrer Gebäudesubstanz unterstützt werden.

Rüdiger Bleck,
Ressortleitung Stadtentwicklung und Städtebau

TEIL I: STÄDTEBAULICHE UNTERSUCHUNGEN

RAHMEN

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN	02
HERAUSFORDERUNGEN VOHWINKELS	02
ZIEL DER VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN	02
BESTANDTEILE DER UNTERSUCHUNGEN	03
ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES	04
DER STADTBZIRK VOHWINKEL	06
GESCHICHTE DES STADTBZIRKS	06
STATISTISCHE DATEN	07
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT	10
AUFBAU UND INHALTE DES STEK	10
LEITLINIEN UND FOKUSBEREICHE FÜR VOHWINKEL	10
BUNDESGARTENSCHAU 2031	12
MACHBARKEITSSTUDIE (2021)	12
KONKRETISIERUNG DER MACHBARKEITSSTUDIE (2024)	13
ABGRENZUNG ZWISCHEN DER BUGA-PLANUNG UND DEM ISEK	14
WEITERE ENTWICKLUNGEN	15
NEUBAU DER SCHWEBEBAHN-WAGENHALLE	15
ALTE LACKFABRIK VOHWINKEL	16
STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG DES LOKSCHUPPEN-AREALS	17

ANALYSE STÄDTEBAU

NUTZUNGSBEREICHE	18
NUTZUNGEN IM VOHWINKELER ZENTRUM	18
GRÜN- UND FREIRAUMSTRUKTUR	18
FOKUS ZENTRUM	20
NAHVERSORGUNGSZENTRUM	20
WEITERE ZENTRUMSNUTZUNGEN	20
FOKUS SUBSTANZ	22
MOBILITÄT	24
MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	24
RAD- UND FUSSVERKEHR	26
ÖFFENTLICHER VERKEHR	26
STADT- UND FREIRAUM	28
GRÜN- UND FREIRAUMSTRUKTUR	28
STADTRÄUME	28
KLIMA	30
FLÄCHENVERSIEGELUNG IM ZENTRUM	30
STARKREGEN	30
GEHÖLZSTRUKTUREN UND GRÜNVOLUMEN	30
ERGEBNISSE DER ANALYSE	32
ÖFFENTLICHE RÄUME & POTENZIALBEREICHE	32
STRUKTUR & VERBINDUNG	34
VORSCHLAG ZUR VERÄNDERUNG DER GEBIETSABGRENZUNG	36
WEITERES VORGEHEN	36

TEIL II: ENTWICKLUNGSKONZEPT

PROZESS

ISEK UND VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN	40
VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN	40
INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT (ISEK)	40
BETEILIGUNG	42
AKTEURSWORKSHOP VOHWINKEL ZENTRUM	42
BETEILIGUNG IM RAHMEN DES ISEKS	44
ONLINE-BEFRAGUNG	44
STADTTEILWERKSTATT	46

KONZEPT

ENTWICKLUNGSZIELE.....	48
BRACHFLÄCHENENTWICKLUNG	49
QUERSCHNITTSTHEMEN	51
KREISLAUFDENKEN	51
WIDERSTANDSFÄHIGKEIT	52
HANDLUNGSFELDER	53
VERNETZTE RÄUME	53
LOKALE ÖKONOMIEN	54
ORTE DES STADTLEBENS	55
RÄUMLICHES LEITBILD.....	56

PROJEKTSTECKBRIEFE

1. QUARTIERSGERECHTE MOBILITÄT	60
2. STATIONSGARTEN	64
3. LIENHARDPLATZ	68
4. GRÜNE TRITTSTEINE	72
5. BAHNHOF VOHWINKEL	76
6. LOKSCHUPPENAREAL	80
7. ANBINDUNG LÜNTENBECK	84
8. ZENTRUMSENTWICKLUNG	88
9. UNTERSTÜTZUNG PRIVATER INVESTITIONEN	92
10. FREIRÄUME TESCHER WIESEN	96
11. PLATEAU BAHNHOF SÜD	100



**TEIL I:
STÄDTEBAULICHE
UNTERSUCHUNGEN**

RAHMEN

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

HERAUSFORDERUNGEN VOHWINKELS

Vohwinkel als das westliche Tor zur Stadt, ist der drittgrößte Stadtteil Wuppertals und kann auf eine lange Geschichte zurückblicken. Vohwinkel, vorher noch mit eigenen Stadtrechten versehen, wurde 1929 gemeinsam mit Barmen, Elberfeld, Cronenberg und Ronsdorf Teil der Stadt Wuppertal. In Vohwinkel laufen mehrere Bundesstraßen und -autobahnen zusammen. Das Autobahnkreuz Sonnborn befindet sich in unmittelbarer Nähe. Das Zentrum Vohwinkels verfügt über einen Bahnhof, der den Stadtteil mit Düsseldorf, Essen und Mettmann sowie Hagen und den restlichen Teilen Wuppertals verbindet. Außerdem beginnt im Stadtbezirk die Schwebebahn als elementarer Bestandteil des innerstädtischen Mobilitätsangebots. Die unter Denkmalschutz stehende Wagenhalle wird für die regelmäßige Wartung und Reparatur der Schwebebahnfahrzeuge genutzt und liegt im zentral an der Vohwinkeler Straße.

Die Kaiserstraße, die zentrale Achse Vohwinkels, ist eine stark frequentierte Bundesstraße, die zugleich als Einkaufsstraße und Hauptachse dem Nebenzentrum Vohwinkel dient. Dieses ist durch die disruptiven Umbrüche des Einzelhandelssektors der vergangenen Jahre einem grundsätzlichen Wandel der Nutzungsstrukturen unterworfen.

Über der Kaiserstraße zieht die Schwebebahn direkt nah an den zum Teil denkmalgeschützten Gebäuden vorbei. Viele Gebäude im Straßenzug weisen einen Sanierungstau auf. Hinzu kommt eine hohe Verkehrslärmbelastung. Zudem besteht ein Mangel an zentralen Grün- und Freiflächen im Zentrum. Gleichzeitig hat sich die Stadt Wuppertal verpflichtet, 2031 die Großveranstaltung der Bundesgartenschau auszurichten. Wesentliche Bestandteile der Ausstellungsflächen befinden sich im Stadtbezirk Vohwinkel.

ZIEL DER VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN

Am 18. Dezember 2023 hat der Rat der Stadt Wuppertal die Einleitung von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 Abs. 1 und 3 Baugesetzbuch (BauGB) für den Stadtbezirk Vohwinkel beschlossen⁰¹. Auf dieser Basis wird über den Einsatz, die Art und den Umfang eines potenziellen Sanierungsverfahrens für das Gebiet entschieden. Eine Sanierung kann immer dann durchgeführt werden, wenn sogenannte städtebauliche Missstände vorliegen. Die Missstände werden nach Substanzmängeln und Funktionsmängeln⁰² beurteilt. Gemäß § 140 Satz 1 Nr. 3 BauGB ist die Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierung Bestandteil der Vorbereitenden Untersuchungen. Ziele und Zwecke der Sanierung werden unter anderem aus den Ergebnissen der durchgeführten Bestandsaufnahme abgeleitet und damit insbesondere aus den festgestellten Missständen entwickelt.

Im Beschluss zur Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen wurden folgende vorläufige Sanierungsziele benannt:

- Ziel 1 - Das Vohwinkeler Zentrum wird im Rahmen der BUGA 2031 nachhaltig gestärkt
- Ziel 2 - Vohwinkel wird zu einem noch lebenswerteren und klimaangepassten Quartier
- Ziel 3 - Die BUGA-Flächen werden nach 2031 zu selbstverständlichen Bestandteilen des Vohwinkeler Stadt- und Landschaftsraumes

01 VO/1055/23: Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 Baugesetzbuch (BauGB) im Stadtbezirk Vohwinkel (Zentrum und Kernareal Tesche der BUGA 2031)

02 § 136 Abs. 2 Nr. 1 & 2 BauGB

Die vorläufigen Ziele werden im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) für Vohwinkel weiter ausgearbeitet. Die städtebauliche Analyse ist dabei ein wesentlicher Bestandteil der Vorbereitenden Untersuchungen.

Auf Basis der Sanierungsziele werden unter Berücksichtigung der städtebaulichen Verhältnisse und der allgemeinen Ziele von Sanierungsmaßnahmen gemäß BauGB im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen die Beurteilungsgrundlagen für folgende Aufgabenstellungen ermittelt:

- Analyse der sozialen, strukturellen, städtebaulichen, verkehrlichen und klimatischen Verhältnisse und Zusammenhänge im Untersuchungsbereich
- Erforderlichkeit einer Sanierung
- Beurteilung der Notwendigkeit der Gesamtmaßnahme
- Sicherstellung einer zeitnahen Durchführbarkeit der Maßnahme: Mitwirkungsbereitschaft von Behörden, Trägern öffentlicher Belange und Sanierungsbetroffenen, Maßnahmensteckbriefe, Finanzierbarkeit
- Analyse der sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Gesamtmaßnahme inklusive eventueller nachteiliger Auswirkungen auf die Betroffenen gemäß § 180 BauGB.

BESTANDTEILE DER UNTERSUCHUNGEN

Das vorliegende Dokument umfasst die grundlegende städtebauliche Analyse des Untersuchungsgebietes sowie das darauf aufbauende Entwicklungskonzept mit Entwicklungszielen und Projektsteckbriefen. Die Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen und die Beurteilung, ob eine Sanierungssatzung nach § 142 BauGB zur Behebung der Missstände notwendig ist, oder ein Beschluss eines Stadtumbaugebietes nach § 171b BauGB zum Erreichen der Ziele ausreichend ist, erfolgt in einem weiteren Schritt. Die Strukturierung des Dokumentes dient dazu, zeitnah mit den Vorplanungen zur Anmeldung des Konzepts beim Förderprogramm der Städtebauförderung zu beginnen.

ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes wurde vor Beginn der Vorbereitenden Untersuchung aufgrund der bekannten Siedlungs- und Nutzungsstruktur als erste Annäherung festgelegt. Sie dient als Grundlage für die Entscheidung über die Größe eines möglichen Sanierungsgebietes im Anschluss an die Untersuchung. Das Untersuchungsgebiet setzt sich im Wesentlichen aus zwei sehr unterschiedlichen städtebaulichen Strukturen, getrennt durch die Bahngleise zusammen. Südlich der Bahngleise umfasst das Zentrum Vohwinkel das Geschäftszentrum des Stadtbezirks mit wesentlichen Teilen des im Einzelhandels- und Zentrenkonzepts Wuppertal (2020) festgelegten Nebenzentrums Vohwinkel sowie angrenzende Stadträume.

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich über die Kaiserstraße von der Rembrandtstraße im Westen bis zur Nietzschestraße im Osten. Die Kaiserstraße ist Ausgangspunkt für das Nahversorgungszentrum Vohwinkel und verfügt dementsprechend über Ladenlokale in den Erdgeschosszonen. Im Verlauf der Kaiserstraße befinden sich zusätzlich mit den Schwebobahnhaltestellen (Bruch und Vohwinkel), der Wagenhalle mit einem Trafobus einigen Einrichtungen der technischen Infrastruktur der WSW.

Der Bereich südlich dient vorwiegend dem Wohnen sowie sozialen und kulturellen Einrichtungen. Nördlich der Kaiserstraße, parallel zum

Straßenverlauf, binden die Bahngleise Vohwinkel über den Bahnhof an den regionalen Bahnverkehr an. Das Gleisbett stellt dabei eine wesentliche Barriere dar und trennt den südlichen vom nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes.

Nördlich des Gleisbettes liegt das ehemalige Lokschuppenareal Bruch. Östlich an das ehemalige Lokschuppenareal anschließend liegt ein Waldstück, das aktuell von einem Bogenschießverein genutzt wird. Im Verlauf der von Nordosten kommenden Nordbahntrasse liegen die Grünflächen der ehemaligen Gärtnerei Tesche, sowie ergänzende Vereinssportflächen, landwirtschaftliche Flächen und ungenutzte Vegetationsbereiche. Sowohl das ehemalige Lokschuppenareal als auch die Flächen der Tescher Wiesen im Untersuchungsbereich gehören zum geplanten Kernareal Tesche der BUGA 2031.



DER STADTBEZIRK VOHWINKEL

GESCHICHTE DES STADTBEZIRKS

Der Stadtbezirk Vohwinkel liegt am westlichen Rand des Wuppertaler Stadtgebietes und ist einer von zehn Stadtteilen der kreisfreien Stadt. Der Stadtteil hat eine Fläche von etwas mehr als 20 km² und eine Bevölkerung von rund 32.000 EinwohnerInnen, von denen ca. 10.000 im Vohwinkeler Zentrum wohnen.

Vohwinkel wurde im Jahr 1888 zunächst zur selbstständigen Landbürgermeisterei innerhalb des Kreises Mettmann ernannt und erhielt 1921 Stadtrechte. Im Jahr 1929 fand die Gründung der Wupperstadt Barmen-Elberfeld durch die Zusammenlegung mehrerer Stadtgemeinden statt. Durch die Schwebebahn



03 Luftbild Vohwinkels im direkten Vergleich zwischen 1953 und 2022, Bildquelle: geoportal.nrw

ist Vohwinkel seit 1901 angebunden an den Stadtteil Elberfeld. Abschnittsweise folgte eine Erweiterung der Schwebbahnstrecke im Osten der Talachse. Die Schwebebahn verläuft direkt über der Kaiserstraße und hat ihre Endhaltestelle in Vohwinkel. Zudem verfügt Vohwinkel über einen Bahnhof. Das heutige Bahnhofsgebäude wurde an seinem Standort 1908 eingeweiht.



Eine weltweit bekannte Besonderheit der bergischen Großstadt stellt die Schwebebahn dar. Die unter Denkmalschutz stehende Schwebebahn verbindet Vohwinkel mit Oberbarmen. Seit ihrer Inbetriebnahme in 1901 verläuft die Strecke größtenteils über der Wupper. Auf der Landstrecke zwischen Sonnborner Hauptkirche und der Endstation in Vohwinkel fährt die Schwebebahn oberhalb der Straße und führt in Vohwinkel dicht an den Häusern der Kaiserstraße vorbei.

02 Blick entlang der Vohwinkeler Straße mit der prägnanten Schwebebahn

STATISTISCHE DATEN

Die statistische Auswertung erfolgt datenabhängig auf Stadtbezirks- und Baublockebene. Die Abgrenzung über die Baublöcke weicht stellenweise geringfügig von der gewählten Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ab. Die erfassten Bereiche sind unter Abb. 05 auf Seite 08 dargestellt.



04 Historische Gebäude, Schwebebahn und Bundesstraße -
Die Kaiserstraße im Zentrum Vohwinkels

KERNAUSSAGEN ZUM UNTERSUCHUNGSGEBIET/VOHWINKEL

- **Negativer räumlicher Bewegungssaldo, entgegen des gesamtstädtischen Trends**
- **Prognose 2030: leichtes Bevölkerungswachstum in Vohwinkel**
- **BewohnerInnen im Untersuchungsgebiet im Vergleich etwas jünger als im städtischen Durchschnitt**
- **Vergleichsweise erhöhter Migrationsanteil**
- **Beschäftigungsquote im Stadtbezirk Vohwinkel höher als im wuppertaler Durchschnitt**
- **Anteil der SGB II EmpfängerInnen in Vohwinkel niedriger als in der Gesamtstadt**
- **Leicht erhöhter Wohnungsleerstand im Untersuchungsgebiet ggü. der Gesamtstadt und dem Stadtbezirk Vohwinkel**

BEVÖLKERUNG

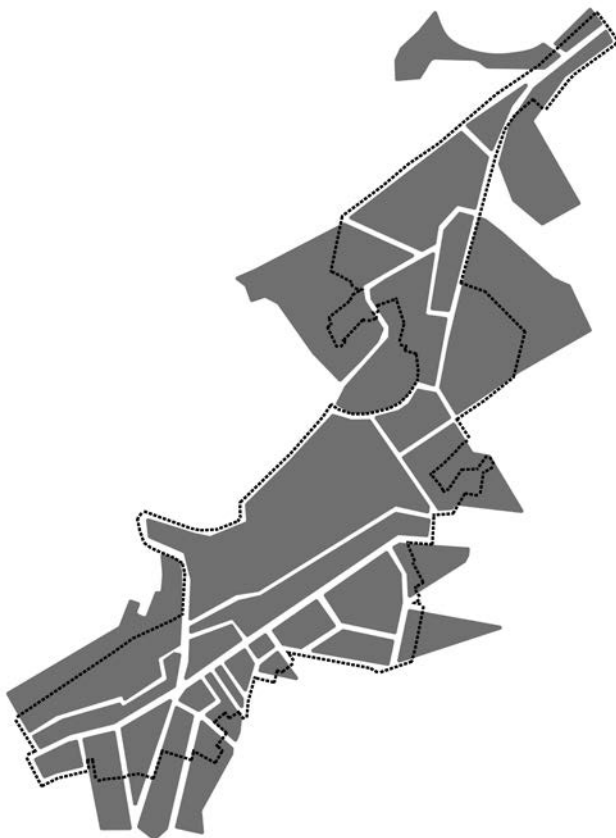
In Vohwinkel wohnen rund 32.000 Menschen (Stand 2022), aufgeteilt auf neun Quartiere: Vohwinkel-Mitte, Osterholz, Tesche, Schöller-Dörnapp, Lüntenbeck, Industriestraße, Westring, Höhe und Schrödersbusch. Damit leben knapp 10% der Gesamtbevölkerung Wuppertals im westlichsten Stadtbezirk. Im Untersuchungsgebiet, das sich über einen Großteil des Vohwinkeler Zentrum sowie Flächen der Tesche erstreckt (siehe Abb. 01 auf Seite 05), leben insgesamt rund 4.450 VohwinkelerInnen.

Vohwinkel weist insgesamt ein positives räumliches Bewegungssaldo auf. Der Stadtbezirk verzeichnet im Jahr 2022 insgesamt 1.492 Zuzüge und 1.238 Fortzüge, was einen Gesamtzuwachs von 254 Personen bedeutet. Damit folgt Vohwinkel dem gesamtstädtischen Trend. Das Untersuchungsgebiet weist einen gegensätzlichen Trend auf. Hier kommen auf 300 Fortzüge nur 250 Zuzüge, was einen negativen räumlichen Bewegungssaldo ergibt.

Bei den natürlichen Bevölkerungsbewegungen übersteigen die Sterbefälle die Geburten, sowohl in Vohwinkel als auch in der Gesamtstadt. Demzufolge verzeichnet Wuppertal einen negativen Saldo von -1500 EinwohnerInnen, Vohwinkel von -125 EinwohnerInnen, während das Untersuchungsgebiet ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Geburten und Sterbefällen aufweist.

Für die nächsten Jahre bis 2030 ist für den Stadtbezirk Vohwinkel, ebenso wie für ganz Wuppertal, ein leichtes Bevölkerungswachstum prognostiziert. Basis der Berechnung bilden die Durchschnitte der Jahre 2020, 2021, und 2022. Demnach wächst Wuppertal von rund 366.000 EinwohnerInnen in 2022 auf 372.000 EinwohnerInnen in 2030 an. Für Vohwinkel wird ein Zuwachs von 31.500 BewohnerInnen in 2022 auf 31.750 BewohnerInnen prognostiziert.

05 Untersuchungsgebiet und Einheiten statistischer Erhebungen



ALTERSSTRUKTUR

Mit einem Jugendanteil von 13,7% leben in Vohwinkel (und 16,6% im Untersuchungsgebiet) etwas weniger Menschen unter 15 Jahren als im städtischen Durchschnitt (14,7%). Der Anteil der Menschen, die über 65 Jahre alt sind (Altenanteil), liegt in Vohwinkel bei 22,8%. Stadtweit sind 20,5% der Einwohner Wuppertals über 65 Jahre alt. Das Durchschnittsalter liegt in Vohwinkel mit 45,7 Jahren etwas höher als das gesamtstädtische Durchschnittsalter mit 43,4 Jahren.

Die Bevölkerung im Untersuchungsgebiet ist mit einem Jugendanteil von 16,6% und einem Altenanteil von nur 17,9% im Durchschnitt jünger als im Bezirk Vohwinkel und im gesamten Stadtgebiet.

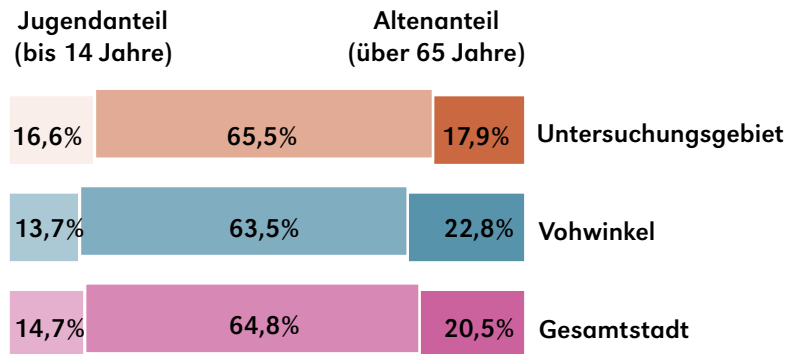
MIGRATION

In Wuppertal haben rund 43% der EinwohnerInnen einen Migrationshintergrund. In Vohwinkel liegt der Anteil der BewohnerInnen mit Migrationshintergrund mit 34% etwas niedriger. Im Untersuchungsgebiet liegt der Anteil der MigrantInnen mit 52% deutlich höher als in Wuppertal und im Stadtbezirk Vohwinkel.

BESCHÄFTIGUNG

Durch die Verschneidung der Daten zu EinwohnerInnen im erwerbsfähigen Alter mit den Daten zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten lässt sich eine Beschäftigungsquote ermitteln. Die Quote wird berechnet, indem die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf je 100 EinwohnerInnen im erwerbsfähigen Alter von 15 bis unter 65 Jahren bezogen werden. In 2022 waren 135.600 der 235.000 WuppertalerInnen sozialversicherungspflichtig beschäftigt, was einer Beschäftigungsquote von 57,6% entspricht. In Vohwinkel liegt die Beschäftigungsquote bei 59,2%, da knapp 12.000 der 20.000 erwerbsfähigen VohwinkelerInnen sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind.

In Wuppertal empfangen knapp 17% der EinwohnerInnen im Alter unter 65 Jahren Leistungen nach dem SGB II (Arbeitslosengeld II). Dieser Anteil liegt in Vohwinkel mit rund 14% etwas niedriger.



06 Altersverteilung in der Stadt Wuppertal und dem Untersuchungsgebiet

WOHNEN

Die rund 366.000 WuppertalerInnen wohnen in insgesamt 187.000 Privathaushalten. Das ergibt in Wuppertal im Durchschnitt 2,0 Personen pro Haushalt. Im Westen der Stadt liegt die Zahl mit durchschnittlich 2,1 Personen pro Haushalt in Vohwinkel und im Untersuchungsgebiet nur geringfügig höher. Bei den Haushaltstypen dominieren die Einpersonenhaushalte mit 49% in Wuppertal, 43% in Vohwinkel und 46% im Untersuchungsgebiet. Im Untersuchungsgebiet (22%) sowie im Stadtbezirk (21%) liegt der Anteil der Haushalte mit mindestens einem Kind etwas höher als im gesamtstädtischen Vergleich (19%). Der Anteil der Zweipersonenhaushalte ohne Kinder liegt dagegen mit 20% im Untersuchungsgebiet unter dem gesamtstädtischen Anteil von 22% und unter dem Anteil in Vohwinkel von 23%.

Der Wohnungsleerstand kann auf Grundlage der Zählerdaten der Wuppertaler Stadtwerke AG erhoben werden. Als Indikator für eine leerstehende Wohnung wird ein jährlicher Stromverbrauch unter 200 kWh festgelegt (ohne Allgemein- und Gewerbestrom). Bei diesen Niedrigverbräuchen wird unterstellt, dass es sich um leerstehende Wohnungen handelt. Im gesamten Stadtgebiet stehen 5,7% der Wohnungen leer. Der Stadtbezirk Vohwinkel verfügt mit 5,6% über eine nahezu identische Leerstandsquote. Im Untersuchungsgebiet liegt die Leerstandsquote mit 6,2% etwas über der gesamtstädtischen und der Vohwinkeler Quote.

STADTENTWICKLUNGSKONZEPT

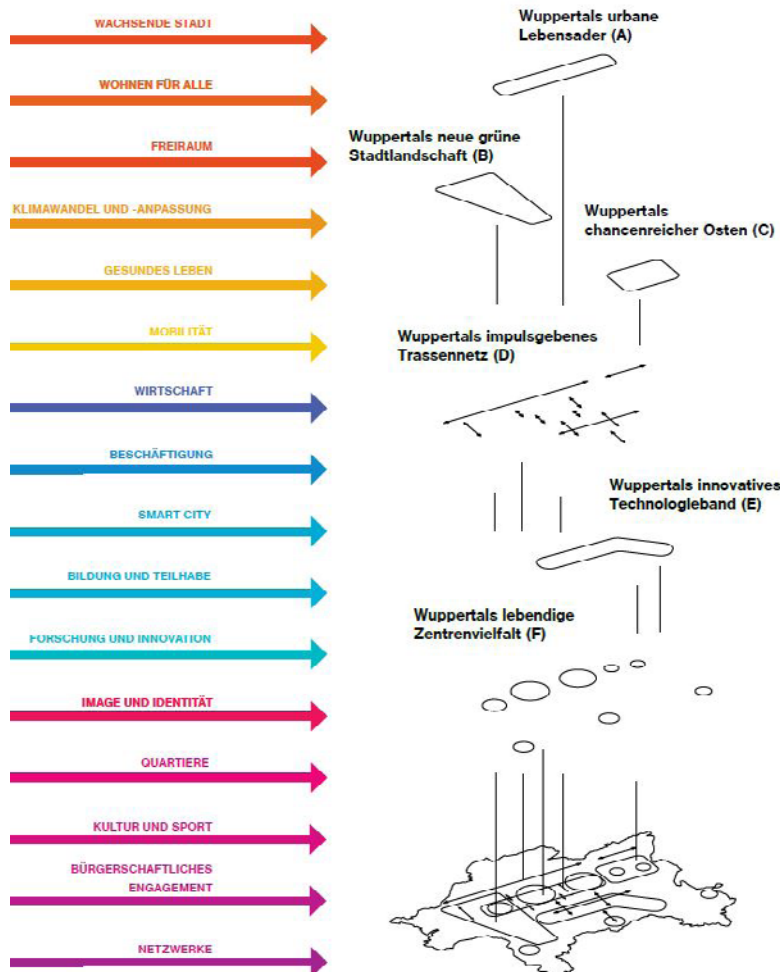
AUFBAU UND INHALTE DES STEK

Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) Wuppertal wurde bis 2019 unter Mitwirken der Bürgerinnen und Bürger erarbeitet und vom Rat beschlossen. Es verzahnt die vielfältigen sektoralen oder auf Teilbereiche bezogenen Handlungskonzepte der Stadt auf gesamtstädtischer Ebene und dient als Impulsgeber für die Entwicklung Wuppertals.

Aufbauend auf der Analyse der Ausgangslage wurden 16 Leitlinien für Wuppertal entwickelt, welche die Grundsätze der Nationalen

Stadtentwicklungspolitik aufgreifen und mit den lokalen Spezifika Wuppertals verknüpfen.

Zusätzlich werden im STEK Fokusräume als strategisch priorisierte Teilbereiche der Stadt definiert. Sie sollen Impulsgeber für die Gesamtstadt sein und bilden Schwerpunkte der integrierten Stadtentwicklung Wuppertals. Die skizzierten Entwicklungsimpulse werden durch Konzepte auf kleinerer räumlicher Ebene, wie z.B. ISEKs, konkretisiert.



LEITLINIEN UND FOKUSBEREICHE FÜR VOHWINKEL

Das Zentrum Vohwinkel wird in mehreren Fokusräumen aufgegriffen. Als der westlichste Teil von „Wuppertals urbaner Lebensader“ (Fokusraum A) bildet es mit der Endhaltestelle der Schwebebahn das Eingangstor in Wuppertals urbane Talachse. Historische Industriekultur trifft hier auf gründerzeitliche Bausubstanz und bietet die Chance als Teil dieses urbanen Rückgrats eine wichtige Stütze der Gesamtstadt zu sein.

Mit dem Endpunkt des Trassenverlaufs der Nordbahntrasse ist Vohwinkel ebenfalls ein wichtiger Bestandteil von „Wuppertals impulsgebenden Transitnetz“ (Fokusraum D). Neben der erheblichen Verbesserung für den nicht-motorisierten Verkehr, gehen von der Trasse wichtige Entwicklungsimpulse in Richtung Stadtraum aus. Die Nordbahntrasse hat an vielen Stellen

07 Die 16 Leitlinien und 6 Fokusräume des STEK Wuppertal, Darstellung: Stadt Wuppertal, Stadtentwicklungskonzept

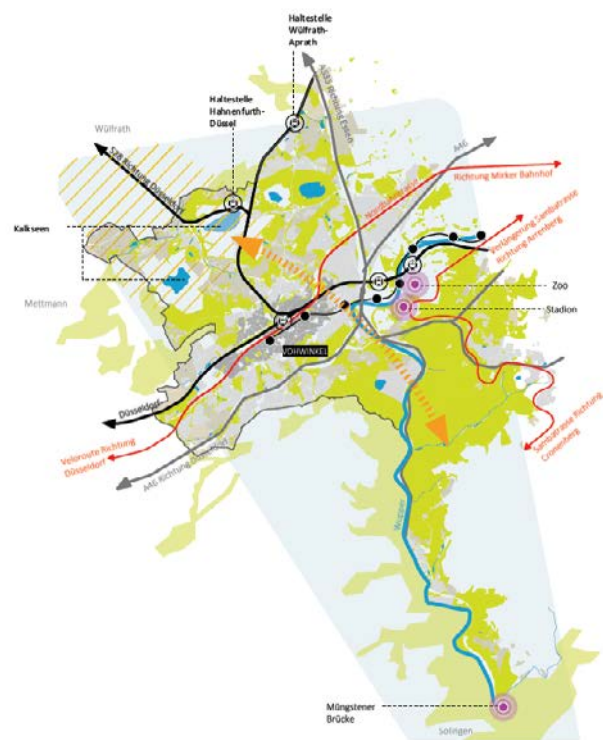
im Stadtgebiet die Belebung und Qualifizierung von angrenzenden Stadträumen initiiert. Diese Verkehrsinfrastruktur hochwertig bis ins Zentrum Vohwinkels fortzuführen und Entwicklungen entlang des Trassenverlaufs anzustoßen wird im ISEK wichtiger Konzeptbestandteil sein.

Der Fokusraum F, „Wuppertals lebendige Zentrenvielfalt“ bildet Vohwinkels charakteristische Struktur als eigenständiges Zentrum des Westens ab. Das Vohwinkeler Zentrum ist für die Daseinsvorsorge und für das soziale und kulturelle Leben der umliegenden Wohnquartiere von Bedeutung. Dieses Profil ist in den nächsten Jahren durch den voranschreitenden Strukturwandel und die sich verändernden Lebensgewohnheiten zu schärfen und fortzuentwickeln.

Von herausragender Bedeutung ist für Vohwinkel besonders der Fokusraum B, „Wuppertals neue grüne Stadtlandschaft“. Der Wuppertaler Westen besitzt durch seine attraktive Lage und die außerordentlich gute ÖPNV-Anbindung an das Rheinland eine besondere Bedeutung für die Profilierung Wuppertals als Wohnstandort. Der Fokusraum wird durch Natur- und Freiräume mit ganz unterschiedlichen Qualitäten geprägt. Es bietet sich die Chance, qualitativ hochwertige Wohnangebote in einer grünen Stadtlandschaft zu schaffen und weiterzuentwickeln.

WACHSENDE STADT <i>International und integriert</i>
WOHNEN FÜR ALLE <i>Nachhaltig und vielfältig</i>
FREIRAUM <i>Die grüne Großstadt</i>
BEREICHENDES UND ANPASSUNGS <i>Regionalität durch Vielfalt</i>
GESUNDES LEBEN <i>Intensivität und Mikrovitalität</i>
MOBILITÄT <i>Gleichberechtigt ans Ziel</i>
WIRTSCHAFT <i>Wachstum und Diversifizierung</i>
BESCHÄFTIGUNG <i>Arbeitswelten 4.0</i>
SMART CITY <i>Digitale Zukunftsstadt</i>
BILDUNG UND TEILHABE <i>Lernen überall, ein Leben lang</i>
FORSCHUNG UND INNOVATION <i>Die Stadt als Labor</i>
IMAGE UND IDENTITÄT <i>Eine Stadt, viele Herzen</i>
QUARTIERE <i>Attraktive Lebensmittelpunkte</i>
KULTUR UND SPORT <i>Kreative Freizeitszene</i>
BÜRGERSCHAFTLICHES ENGAGEMENT <i>Die Selbstmachstadt</i>
NETZWERKE <i>Das Bergische - und mehr</i>

WUPPERTALS NEUE GRÜNE STADTLANDSCHAFT

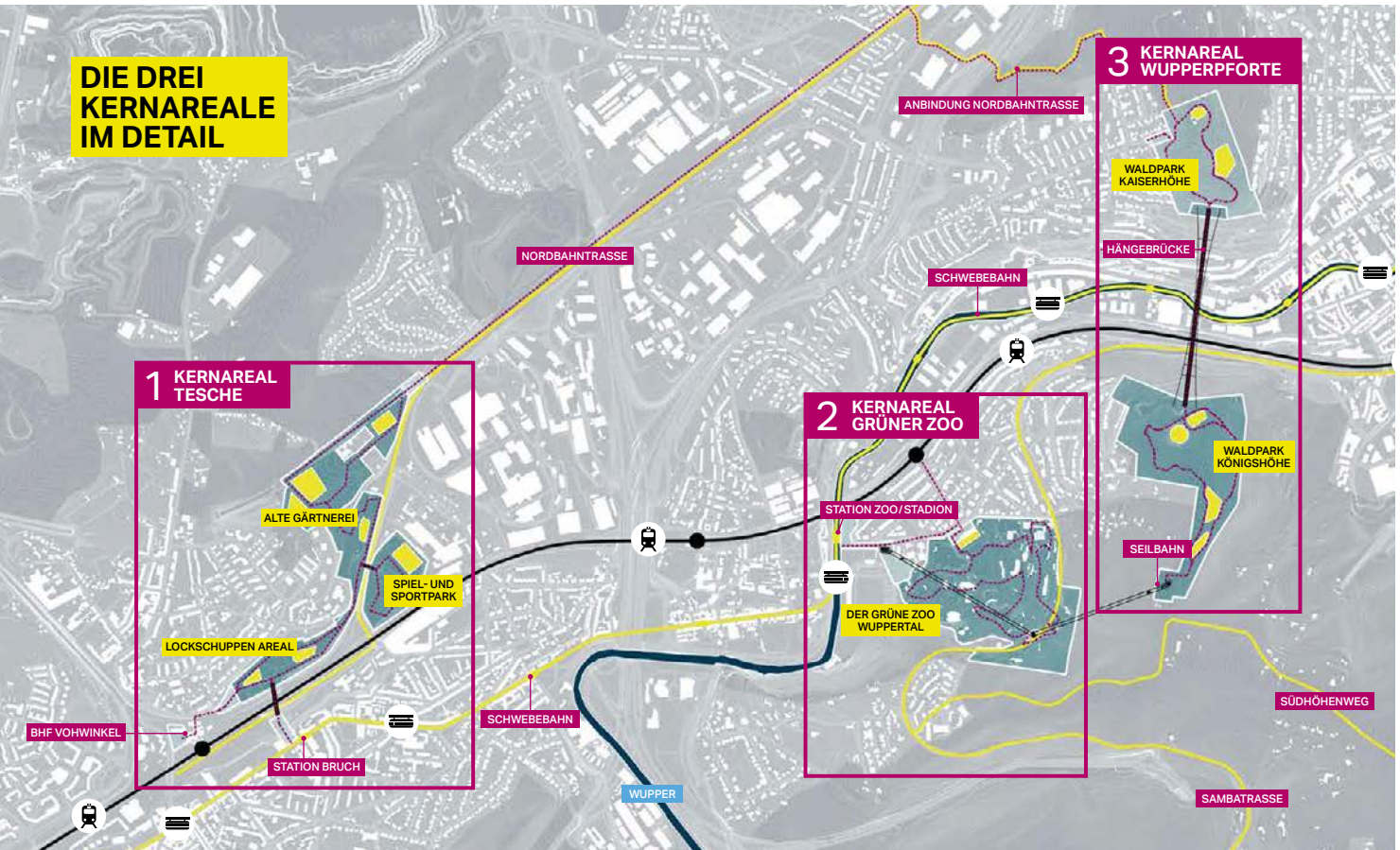


08 Fokusraum B: Wuppertals neue grüne Stadtlandschaft - Der strategische Fokus der Entwicklung des Stadtbezirks Vohwinkel, Darstellung: Stadt Wuppertal, Stadtentwicklungskonzept

Die aktuelle Planung einer nachhaltigen und klimafreundlichen BUGA 2031 sieht Wohn- und Freiraumentwicklungen im Bereich Tesche, neue Sportangebote an der Nordbahntrasse und eine Stärkung der Fuß- und Radwegeverbindungen vor. Zudem soll der Bahnhof Vohwinkel als Eingangstor Wuppertals im Westen aufgewertet werden. Mit der Seilbahn, die einen barrierefreien Besuch des Grünen Zoos ermöglicht und mit einer Brücke über das Tal, die zwei historischen Parkanlagen miteinander verbindet, werden dauerhafte touristische Attraktionen geschaffen.

Die übergeordneten Zielvorstellungen des STEK werden in diesem ISEK aufgegriffen und bei der Ausarbeitung von Entwicklungszielen und Handlungsfeldern konkretisiert.

BUNDESGARTENSCHAU 2031



09 Die drei Kernareale der BUGA 2031, Darstellung: Stadt Wuppertal, Machbarkeitsstudie zur BUGA Wuppertal

MACHBARKEITSSTUDIE (2021)

Der Rat der Stadt Wuppertal hat am 16.11.2021 beschlossen, sich für die Durchführung einer Bundesgartenschau (BUGA) im Jahr 2031 zu bewerben. Dafür wurde im Vorfeld eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Ein Bürgerentscheid im Jahr 2022 hat diesen Beschluss bestätigt und im März 2023 wurde der Durchführungsvertrag zwischen der Stadt Wuppertal und der Deutschen Bundesgartenschau-Gesellschaft (DBG) geschlossen, der die Durchführung auf Grundlage der Machbarkeitsstudie vertraglich vereinbart. Die Machbarkeitsstudie bildete die Grundlage der weiteren Planung zur Vorbereitung der BUGA.

Das Gesamtkonzept der BUGA in Wuppertal sieht vor die drei dezentralen Kernareale mit temporären Ausstellungsinhalten und dauerhaft angelegten Parkanlagen über den Stadtraum mit vorhandener Verkehrsinfrastruktur und zusätzlichem temporären Shuttleverkehr miteinander zu verbinden.

10 Das Kernareal Tesche im Detail

Quelle: Stadt Wuppertal, Machbarkeitsstudie zur BUGA
Wuppertal

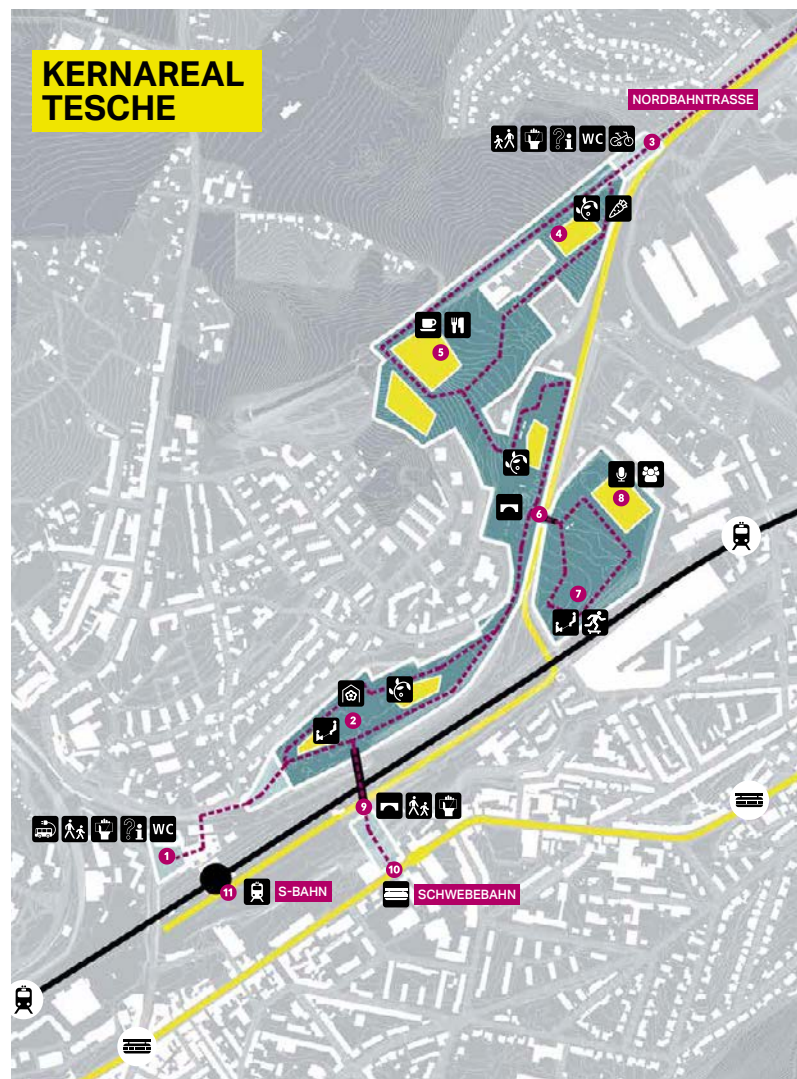
Das Kernareal „Tesche“ ist von besonderer Bedeutung für den Stadtteil Vohwinkel, da dieses Kernareal direkt an den Rand des Zentrums angrenzt. Die Machbarkeitsstudie sieht im Bereich der Tesche unter anderem temporäre und dauerhafte Grün- und Parkbereiche, Urban Gardening und gastronomische Angebote, Spiel- und Sportangebote vor.

Daher prägt die Ausrichtung der BUGA zum einen die Neugestaltung des Kernareals Tesche und zum anderen die Entwicklung im Stadtraum des Vohwinkeler Zentrums.

KONKRETISIERUNG DER MACHBARKEITSSTUDIE (2024)

Auf Grundlage der Machbarkeitsstudie von 2021 wird eine aktuelle Konkretisierung erarbeitet, die das anschließende Qualifizierungsverfahren für die Gestaltung der Kernareale vorbereitet. Aufgrund der folgenden Schnittbereiche findet eine enge inhaltliche Abstimmung zwischen der BUGA-Entwicklung und dem ISEK statt:

- die Gestaltung und Vernetzung der geplanten dauerhaften Parkanlagen mit den angrenzenden Stadtquartieren, wenn sie nach der Großveranstaltung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden
- die begleitende städtebauliche Entwicklung eines Wohnquartiers auf dem Lokschuppenareal mit einer engen Verschränkung der Bauphasen mit den temporären Ausstellungsflächen und dem geplanten dauerhaften Quartierspark
- Instandsetzung des Bahnhofs Vohwinkel und der Bau eines neuen Zugangs zum Lokschuppenareal, der im weiteren Verlauf die Nordbahntrasse und den Siedlungskörper Tesche anbindet
- Gestaltung und Aufwertung der Bahnstraße als Verbindungskorridor zwischen Bahnhof Vohwinkel und Schwebebahnendhaltestelle Vohwinkel
- Aufwertung des Stationsgarten und des angrenzenden Straßenraums der Vohwinkeler und Kaiserstraße
- Eine enge zeitliche Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Planungen, um die BUGA Kernareale fristgerecht umzusetzen



ABGRENZUNG ZWISCHEN DER BUGA-PLANUNG UND DEM ISEK

Die beschriebenen Planungen für die Großveranstaltung der BUGA bestehen aus temporärer Infrastruktur und Ausstellungselementen sowie dauerhaften Grünflächen. Im weiteren Verlauf der Planung für die BUGA werden detailliertere Konzepte zu Veranstaltungsinhalten für die Dauer der Großveranstaltung erarbeitet.

Grundsätzlich betrachtet das ISEK den Endzustand nach der BUGA. Eine wesentliche Anforderung an das Entwicklungskonzept ist es, eine nachhaltige Weiterentwicklung und Integration des Kernareals Tesche in den Vohwinkeler Stadtraum zu planen und sicherzustellen.

Dazu werden bedeutsame Planungen für die BUGA und Projekte mit besonderer Bedeutung für die Entwicklung des Vohwinkeler Zentrums im Konzept überlagert und als Grundlage für die Zielebene des Konzeptes herangezogen. Nötige Baumaßnahmen für die BUGA sind, wenn möglich so zu planen, dass ein dauerhafter und nachhaltiger Vorteil für den Stadtteil entsteht.



WEITERE ENTWICKLUNGEN

NEUBAU DER SCHWEBEBAHN-WAGENHALLE

Die Schwebebahn-Wagenhalle bildet das westliche Ende des Schienennetzes der Wuppertaler Schwebebahn. Die direkt hinter der historischen Endhaltestelle liegende Wagenhalle beinhaltet die umfangreichen Werkstattanlagen zur Wartung und Reparatur der Fahrzeuge sowie zusätzliche Räumlichkeiten für Betrieb und Personal. Die Wagenhalle wurde im Verlauf der langen Nutzungsdauer erweitert, umgebaut und angepasst. Im Kern geht die Struktur auf die historische Bausubstanz der Erbauerjahre zurück. Sowohl die technischen Anforderungen an den heutigen Schwebebahnbetrieb als auch die baustrukturellen



12 Modell des Planungsstands des Wagenhallen-Neubaus
Bild: WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH

Eigenschaften der historischen Hallenkonstruktion machen einen Neubau in den kommenden Jahren erforderlich. Dieser Neubau soll neben den funktionalen Anforderungen auch dem historischen Erbe der Gebäudesubstanz gerecht werden. Gemäß der Planung soll das neue Werkstattgebäude mit technischen Anlagen und Räumen für Personal und Verwaltung sowie BesucherInnen, auf einer nach Westen erweiterten Grundfläche, errichtet werden.

Die genauen Zeiten von Planung und Bau sind während der Erstellung der Vorbereitenden Untersuchungen noch nicht abschließend ermittelt. Es ist von einer phasenweisen Bautätigkeit zwischen 2026 und 2032 mit zeitweiser Sperrung und dem Umbau umliegender Bereiche auszugehen, die mit den Sanierungsmaßnahmen in der direkten Umgebung eng abzustimmen sind.



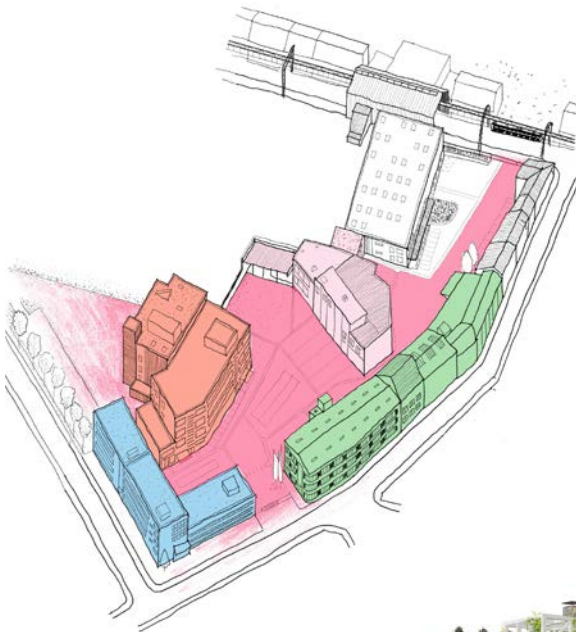
11 Vohwinkeler Straße mit der Fassade der Schwebebahn-Wagenhalle im heutigen Zustand
Bild: Stadt Wuppertal

13 Beispielhafte Darstellung
der entsiegelten Innenhöfe
Darstellung: Dr. Bodo und Petra
Küpper ELBA eGmbH



ALTE LACKFABRIK VOHWINKEL

Direkt an der Kaiserstraße im Zentrum Vohwinkels befindet sich gegenwärtig eine knapp zwei Hektar große Brachfläche mit heterogener Bebauung von Hallen-, Fabrik- und Bürogebäuden, auf der in der Vergangenheit Lacke hergestellt wurden. Ursprünglich 1883 als „Lackfabrik Wülfig“ gegründet und zuletzt von der Firma PPG Deutschland betrieben, wurde das Areal von einem Wuppertaler Projektentwickler erworben und soll in den kommenden Jahren entwickelt werden.



15 Unterschiedliche Nutzungs-
ideen für die Bestandsgebäude
Darstellung: Dr. Bodo und Petra
Küpper ELBA eGmbH

14 Ein möglicher Umbau der
Bestandsgebäude zu Wohnungen
Darstellung: Dr. Bodo und Petra
Küpper ELBA eGmbH



Der erste Konzeptansatz des neuen Eigentümers sieht einen weitgehenden Bestandserhalt der Gebäudesubstanz vor. Durch einen Umbau soll der Bestand transformiert werden und schrittweise kleinteilige Gewerbe, Wohnungen, sowie Freizeit, Gastronomie und Bildungseinrichtungen beinhalten.

Die Lage direkt an der Kaiserstraße macht die Brachfläche zu einem wichtigen Ergänzungsbereich für das Vohwinkeler Zentrum. Die vorgesehene Planung hat das Potenzial, das Zentrum Vohwinkel um zusätzliche Nutzungen eines funktionsfähigen Zentrums zu erweitern sowie langfristig attraktiv zu gestalten.



STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG DES LOKSCHUPPEN-AREALS

Die Brachfläche des ehemaligen Rangierbahnhofs und Ringlokschuppens in Vohwinkel liegt nördlich des heutigen Gleisbetts. Die ehemalige innerstädtische Bahnstrecke ist heute die Nordbahntrasse, ein ausgebauter Radschnellweg, der Vohwinkel mit dem übrigen Wuppertal und der Region verbindet.

Eingebettet zwischen Nordbahntrasse, dem Siedlungsraum Tesche und dem Bahnhof Vohwinkel, ist diese Brachfläche die letzte große zu entwickelnde Wohnbaupotenzialfläche und ein wichtiger Teil des Gesamtkonzeptes. Gleichzeitig verfügt die Fläche über eine hervorragende Anbindung und hat das Potenzial über eine Innenentwicklung mit Wohnungsbau neue Verbindungen zu schaffen. Auf dem Weg besteht die Möglichkeit die Nordbahntrasse bis zum Bahnhof Vohwinkel fortzuführen und den Tescher Siedlungsraum besser an das Zentrum anzubinden.

16 Historische Luftaufnahme des Lokschuppenareals mit Ringlokschuppen und vorhandenem Gleisbett, 1988
Bildquelle: geoportal.nrw

Parallel zur Aufstellung des vorliegenden ISEKs wird durch die Eigentümerin ein städtebaulich-landschaftsplanerischer Wettbewerb ausgelobt, der Gestaltungsvorschläge für ein Wohnquartier liefert und den Rahmen für die Freiraumgestaltung bildet.



ANALYSE STÄDTEBAU

NUTZUNGSBEREICHE

KERNAUSSAGEN

- **Versorgungszentrum entlang der Kaiserstraße mit hoher Anzahl kleinteiliger Mischnutzungsstrukturen, ergänzt durch einzelne gewerbliche Großstrukturen mit Nahversorgern**
- **Öffentliche Einrichtungen und soziale Infrastruktur in „zweiter Reihe“ südlich des Stationsgartens**
- **Zentrale Gewerbebrache der alten Lackfabrik mit Potenzial für ergänzende Nutzungen im Zentrum**
- **Tescher Wiesen und Lokschuppenareal: Große Freiflächen in direkter Zentrumsnähe, aber schlechte Erreichbarkeit und kaum öffentlich zugänglich**
- **Große Barrierewirkung der Bahngleise zwischen Tesche und dem Vohwinkeler Zentrum**

NUTZUNGEN IM VOHWINKELER ZENTRUM

Das Vohwinkeler Zentrum ist linear entlang der Kaiser- und Vohwinkeler Straße ausgerichtet. Viele Gebäude mit Handel und Dienstleistung im Erdgeschoss und Wohnnutzung in den Obergeschossen entlang der Achse werden ergänzt durch einige großflächige Nahversorger. Die Gewerbenutzung beschränkt sich weitgehend auf den Straßenverlauf. In zweiter Reihe südlich des Stationsgartens diversifizieren weitere soziale, kulturelle und Verwaltungseinrichtungen das Handels- und Dienstleistungszentrum entlang der Hauptstraße.

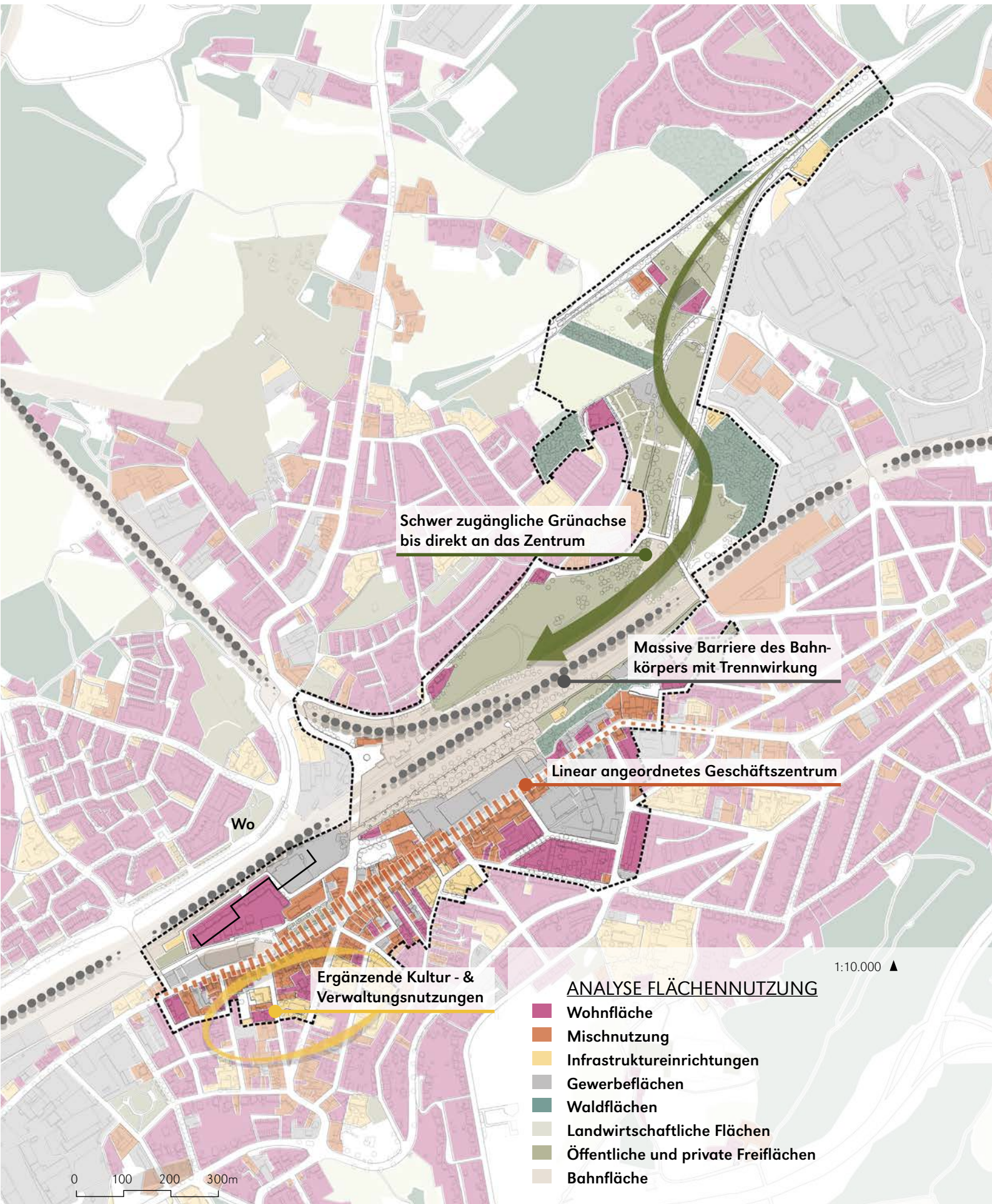
Jenseits der Kaiserstraße überwiegt in zentrumsnahen Lagen die Wohnnutzung. Nur im weiteren Verlauf der Straßenachsen von Kaiserstraße nach Westen und der Gräfrather Straße nach Süden gibt es nennenswerte ergänzende Zentrumsnutzungen.

GRÜN- UND FREIRAUMSTRUKTUR

Das Vohwinkeler Zentrum verfügt kaum über öffentliche Grün- und Freiflächen. Der Stationsgarten an der Vohwinkeler Straße ist die einzige zentrale Grünfläche in Vohwinkel. In den angrenzenden Wohngebieten sind dezentral kleine Freiflächen und Spielplätze vorhanden.

Die Nordbahntrasse wird beidseitig von Grün- und Freiflächen begleitet und verbindet die Grün- & Freiraumachse der Tescher Wiesen mit dem Vohwinkeler Zentrum. Jenseits der öffentlichen Trasse und angrenzender Wegeverbindungen liegen die Freiraumstrukturen weitgehend brach, sind stellenweise durch private Personen genutzt, dem Vereinssport oder der Landwirtschaft vorbehalten. Die große Brachfläche des Lokschuppenareals wird, obwohl auch sie nicht für die Öffentlichkeit geöffnet ist, bereits informell durch die Bevölkerung als grüne Wegeverbindung in Richtung Nordbahntrasse genutzt.

Die vorhandenen Strukturen sind aktuell trotz der prominenten Lage schlecht erschlossen und nicht in den Stadt- und Freiraum integriert. Die Bahngleise durchschneiden den Stadtraum und trennen den Siedlungs- & Freiraum der Tesche vom südlich gelegenen Zentrum. Gleichzeitig haben die mindergenutzten Freiräume und die Brachfläche aufgrund ihrer Lage und Größe das Potenzial, die Qualitäten in Vohwinkel zu entwickeln. Die Verbesserung der Anbindung und die Vernetzung mit den angrenzenden Siedlungsbereichen sind hier von zentraler Bedeutung.



FOKUS ZENTRUM

KERNAUSSAGEN

- **Zentral angeordnete, kompakte Versorgungsnutzungen auf Vohwinkeler und Kaiserstraße**
- **Versorgungsschwerpunkt: Lebensmitteleinzelhandel, unterdurchschnittliche Versorgung für den mittel- & langfristigen Bedarf**
- **Ergänzende Zentrumsangebote (Kultur, Verwaltung, Dienstleistung) in südlich angrenzenden Straßen**
- **Potenzialbereich Alte Lackfabrik in zentraler Lage**

Das Vohwinkeler Zentrum ist ein städtisches Nebenzentrum. Die zentrumsrelevanten Funktionen werden daher für diesen Teilbereich im Detail betrachtet.

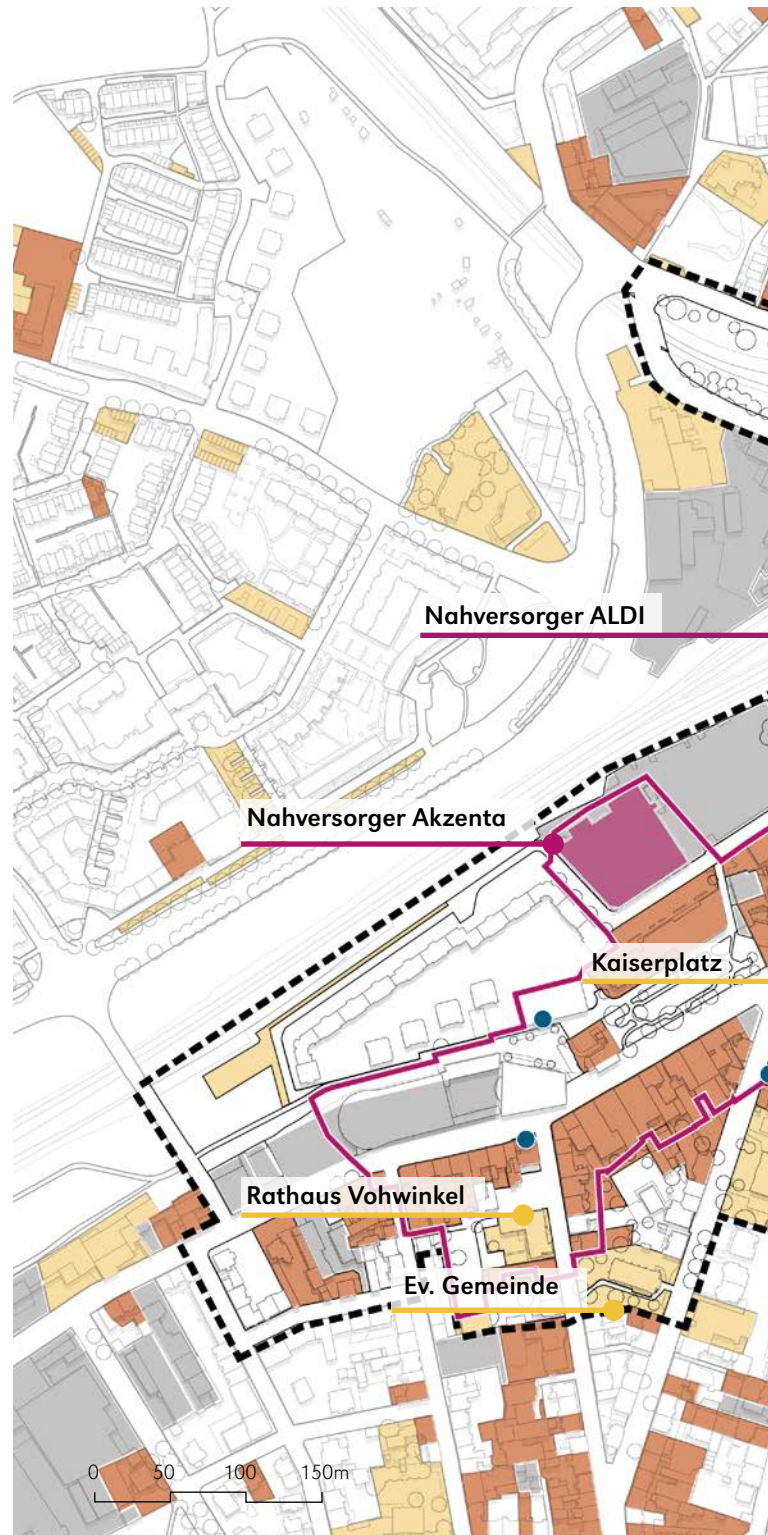
NAHVERSORGUNGSZENTRUM

Das Nahversorgungszentrum verläuft linear entlang der Vohwinkeler und Kaiserstraße. Die insgesamt fünf Nahversorger sind starke Magnetbetriebe und prägen den Verkaufsflächenschwerpunkt, der stark auf kurzfristigen Bedarf von Nahrungsmitteln ausgerichtet ist. Mittel- & langfristige Bedarfe werden in geringerem Maße abgedeckt.

WEITERE ZENTRUMSNUTZUNGEN

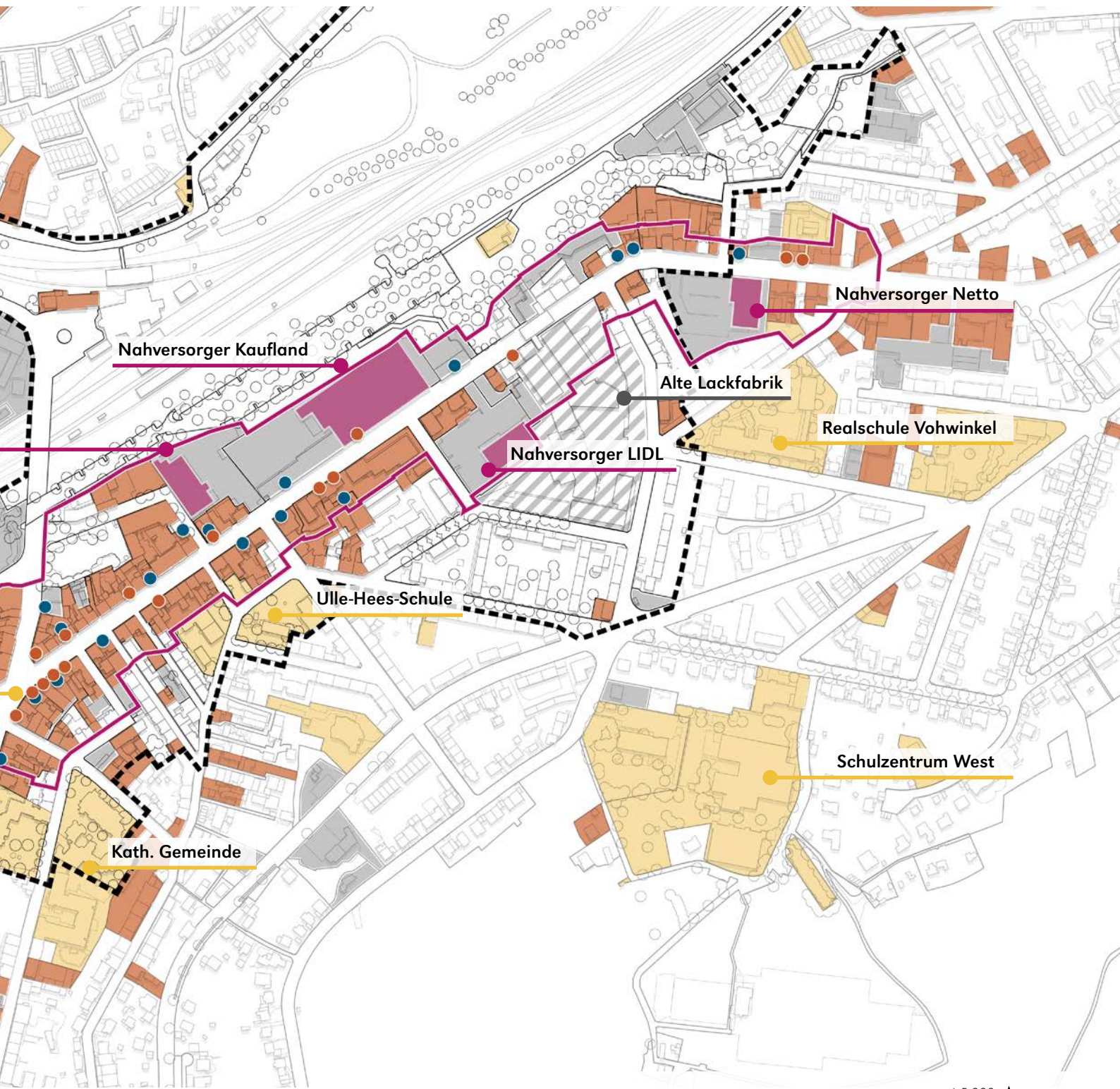
Im Straßenverlauf finden sich ergänzende Dienstleistungsnutzungen und einige gastronomische Angebote. Außensitzbereiche im öffentlichen Raum und Platzflächen werden nur vereinzelt angeboten. Städtische und gemeinschaftliche Zentrumsangebote wie Verwaltungseinrichtungen ergänzen das Zentrum gut erreichbar in den südlichen Stichstraßen in Nähe der Schwebebahnendhaltestelle. Die Brachfläche der ehemaligen Lackfabrik ist als Potenzialfläche im nördlichen Bereich des Nebenzentrums besonders hervorzuheben. Eine Entwicklung des Areals ermöglicht die Ansiedlung weiterer ergänzender Nutzungen und die Stärkung des Zentrums.

ZENTRUM VOHWINKEL / INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT



18 Städtebauliche Analyse: Zentrumsnutzungen

Der Leerstand in Vohwinkel in den Erdgeschosszonen ist spürbar. Das Zentrenkonzept 2020 zählte 19 Ladenleerstände im Nebenzentrum Vohwinkel. Eine erneute Erhebung im Frühjahr 2024 hat im gleichen Bereich 16 leerstehende Ladenlokale ermittelt. Auffällig ist jedoch die Häufung langfristiger Leerstände in zentraler Lage, im Umfeld des Kaiserplatzes. Diese Entwicklungen weisen auf



1:5.000 ▲

ANALYSE FOKUS ZENTRUM

- Abgrenzung Nebenzentrum Vohwinkel
- Prägendes Einzelhandelsbetriebe
- Gemischt genutzte Grundstücke
- Rein gewerblich genutzte Grundstücke
- Ergänzende soziale, Kulturelle oder Verwaltungsstandorte
- Ladenleerstände im Nebenzentrum - 2020
- Ladenleerstände im Nebenzentrum - 2024

den Handlungsbedarf hin, das Zentrum zu stabilisieren und die Nutzungs- und Baustruktur zu diversifizieren, um Vohwinkel langfristig als attraktiven Standort zu sichern.

FOKUS SUBSTANZ

KERNAUSSAGEN

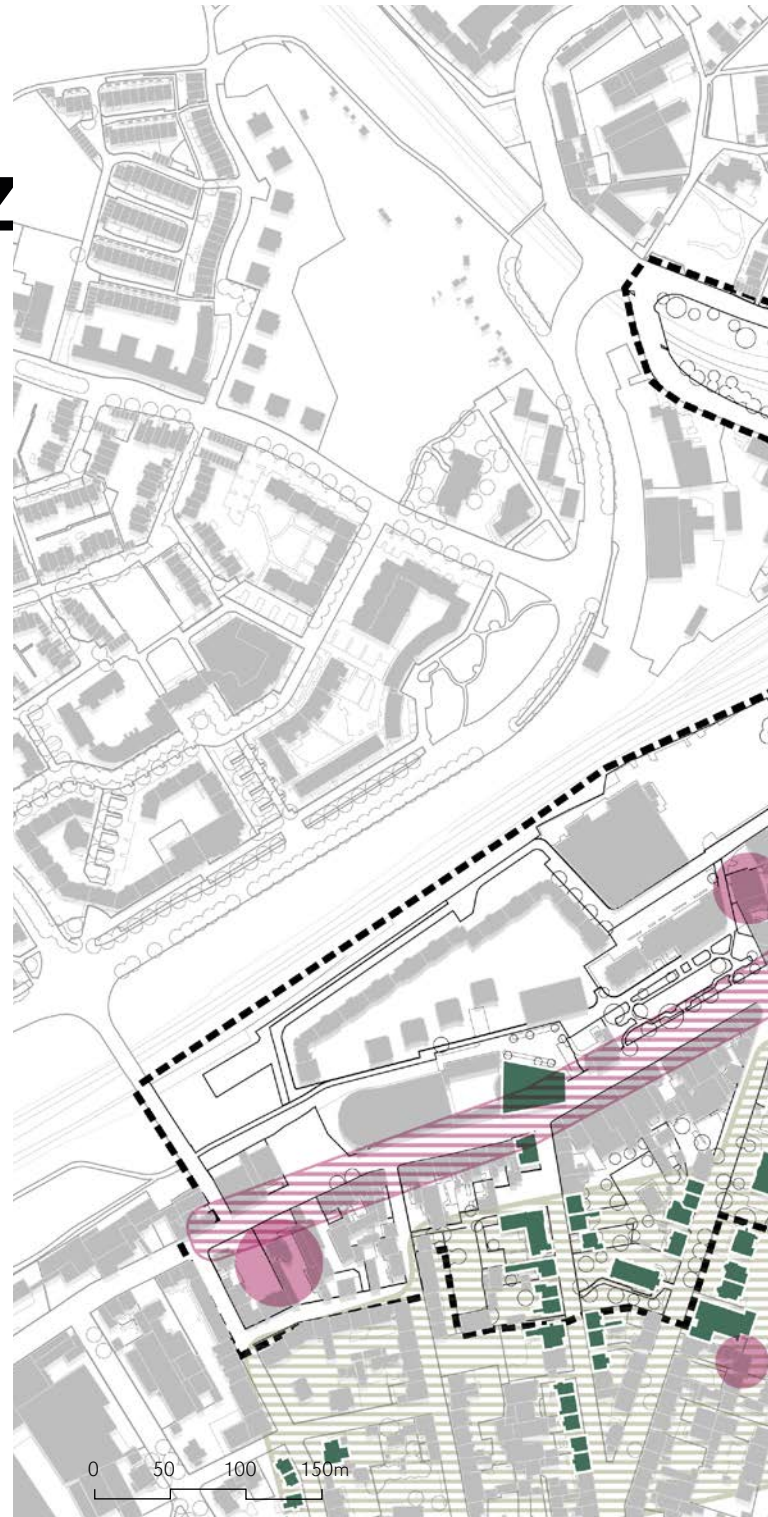
- **Strukturelle Substanzmängel der Gebäude in der Kaiserstraße und Vohwinkeler Straße**
- **Punktuelle Substanzmängel bei Einzelgebäuden im übrigen Zentrumsbereich**
- **Bedeutsamer Substanzmangel des Bahnhof Vohwinkel aufgrund seiner Bedeutung**
- **Bedeutsamer Substanzmangel des Areals Alte Lackfabrik aufgrund seiner Größe und Lage**
- **Guter Sanierungsstand und viele Denkmäler im südwestlichen Zentrum**

Das Untersuchungsgebiet unterteilt sich in das bebaute Zentrum und die unbebauten Tescher Wiesen.

Grundsätzlich weisen viele Gebäude im Vohwinkeler Zentrum eine historische Bausubstanz auf. Mit 63 % ist der Anteil der vor 1950 errichteten Wohngebäude fast doppelt so hoch wie in der Gesamtstadt. Die Bausubstanz ist dabei sehr heterogen. Das Areal südlich der Vohwinkeler Straße ist geprägt durch viele Baudenkmäler und einen insgesamt guten Sanierungszustand. Die Bausubstanz in der Kaiser- und Vohwinkeler Straße steht dem entgegen. Im gesamten Straßenverlauf des Untersuchungsgebietes ist strukturell ein Sanierungsstau in der Bausubstanz festzustellen. Die Bausubstanz ist im Kern gründerzeitlich. Die Dichte von Baudenkmalern ist hier gering.

Der Standort ist durch Emissionen der Schwebbahn und der Bundesstraße betroffen und weist Leerstände in den Ladenlokalen auf. Investitionen wie in den südlichen Straßenzügen sind hier augenscheinlich häufig ausgeblieben. In der Kaiserstraße ist von einem sich selbst verstärkenden Effekt ausbleibender Sanierung und reduzierten Mieterträgen auszugehen, der Handlungsbedarf auslöst.

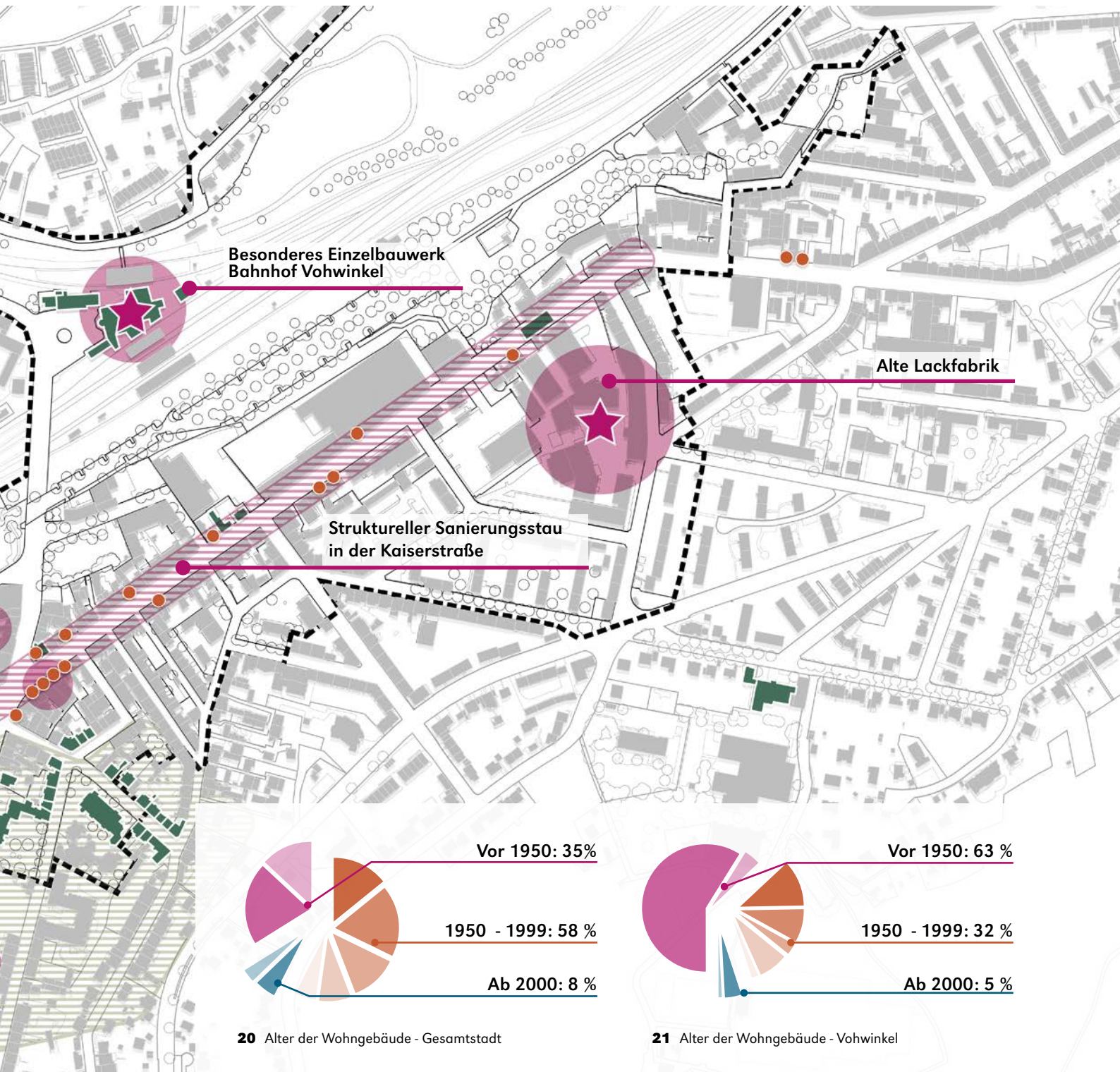
Die Leerstandsquote bei Wohnungen im Untersuchungsgebiet beträgt 6,2 % und liegt 0,5 % höher als in



19 Städtebauliche Analyse: Bausubstanz

der Gesamtstadt. Die Heterogenität im Sanierungsstand legt dabei eine Ungleichheit und eine höhere Leerstandsquote in der Kaiserstraße selbst nahe.

Zwei Bereiche sind mit Blick auf die Bausubstanz bemerkenswert. Der Bahnhof Vohwinkel ist als Baudenkmal und Tor zum Stadtteil von besonderer Bedeutung, befindet sich jedoch in einem schlechten Sanierungszustand und nur in Teilen in Nutzung.



1:5.000 ▲

Eine weitere Besonderheit stellt die Gewerbebrache der alten Lackfabrik dar, die den östlichen Rand des Zentrums aufgrund der Größe wesentlich prägt. Das Ensemble besteht aus Verwaltungs- und Industriegebäuden unterschiedlichen Alters in mäßigem Sanierungsstand.

ANALYSE FOKUS SUBSTANZ

- Baudenkmäler
- ▨ Bereich mit guter Bausubstanz
- ▨ Struktureller Sanierungsstau
- Punktuelle Sanierungsbedarfe
- ★ Besondere Einzelgebäude / Areale
- Ladenleerstände 2024

MOBILITÄT

KERNAUSSAGEN

- **Hauptverkehrsachse Kaiserstraße: wichtige Erschließungs- & Verbindungsfunktion für alle Verkehre des Stadtteils - Motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentlicher Verkehr (ÖV) und Fußverkehr**
- **Hohe Belastung durch MIV: Bundesstraßen im Untersuchungsraum und räumliche Nähe zur BAB 46**
- **Hohe Lärmbelastung der zentralen Verkehrsachsen im Zentrum Vohwinkel**
- **Gute innerstädtische und regionale Anbindung an den öffentlichen Personen(nah)verkehr**
- **Kaum sichere Radverbindungen, mit Ausnahme der Nordbahntrasse (NBT)**

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

STRASSENNETZ

Die Ost-West-Orientierung Wuppertals bildet sich auch im Stadtbezirk Vohwinkel ab. Mit den Bahnschienen, der Schwebbahntrasse und der Bundesstraße 228 (Kaiserstraße & Vohwinkeler Straße) verlaufen die Hauptverbindungen in Vohwinkel in Ost-West-Richtung. Die wesentliche Nord-Süd-Verbindung ist die Bahnstraße / Gräfrather Straße.

Am Kaiserplatz, einem reinen Verkehrsplatz im Zentrum von Vohwinkel, wird die Kaiserstraße von der B224 (Gräfrather Straße / Bahnstraße) gekreuzt. Die Gräfrather Straße stellt die Verbindung zur südlich verlaufenden BAB 46 her, während die Bahnstraße in nördliche Richtung verläuft und nach der Unterführung der Bahnschienen den Bahnhof Vohwinkel und Wohngebiete anbindet. Von der Kaiser- und Vohwinkeler Straße nach Süden erschließen mehrere kleinere Querstraßen, mit deutlich geringeren Verkehrsbelastungen und Straßenraumbreiten, das Wohnquartier des südlichen Zentrums zwischen Kaiserstraße und Westring.

BESONDERHEIT KAISERSTRASSE

Das Untersuchungsgebiet ist einer hohen Verkehrsbelastung durch den MIV ausgesetzt. Bedingt durch die beiden Bundesstraßen B 224 (Gräfrather Straße) und B 228 (Vohwinkeler Straße, Kaiserstraße) und der BAB 46 in unmittelbarer Nähe, suchen sich jeden Tag bis zu 15.000 Kfz ihren Weg über die Kaiserstraße durch das Vohwinkeler Zentrum.

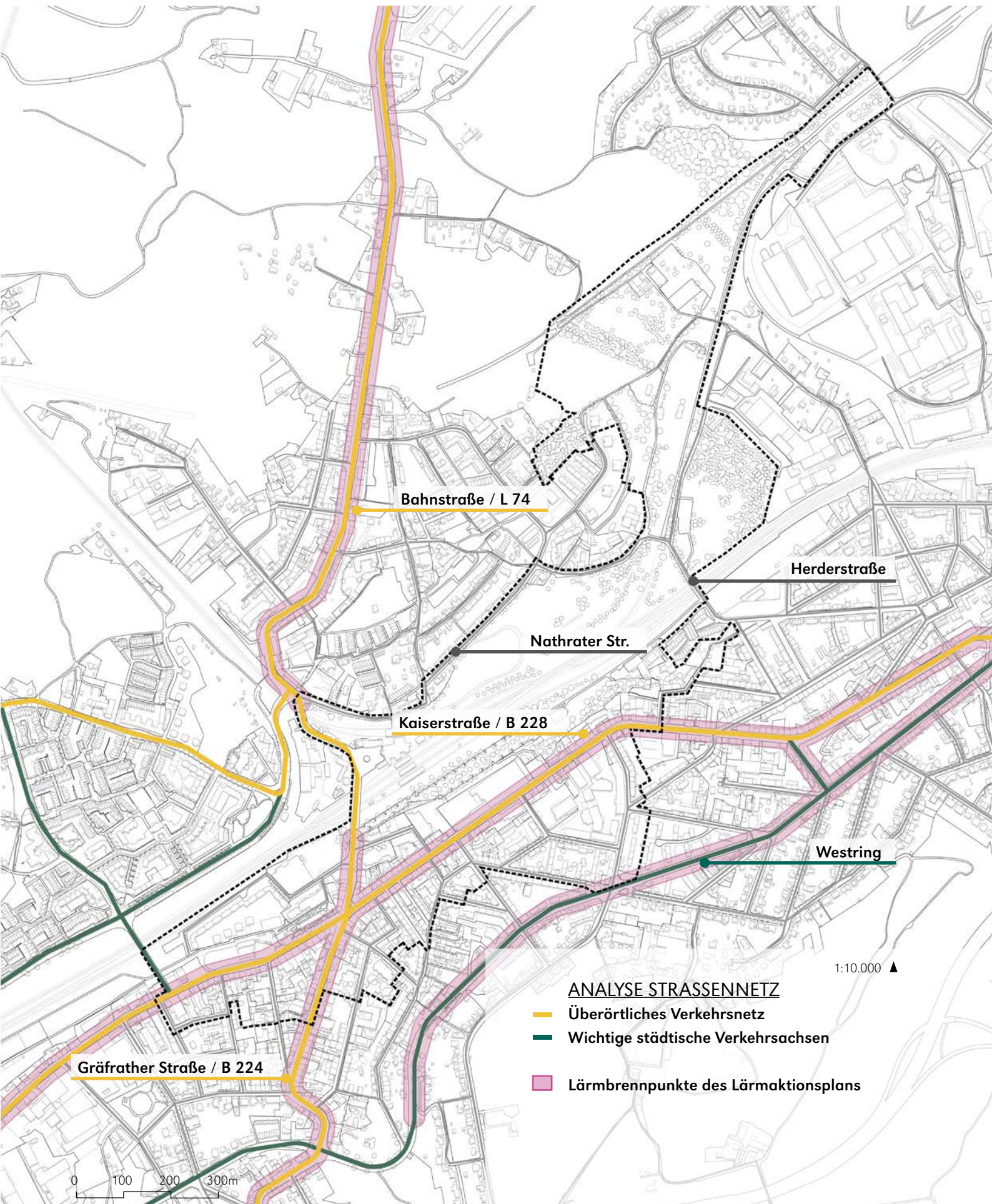
Neben der hohen Bedeutung der Kaiserstraße für den MIV erfüllt sie weitere wichtige Funktionen. Als eine der ältesten Straßen in Vohwinkel ist sie Ausgangspunkt des Vohwinkeler Nahversorgungszentrums. Daraus resultieren Passanten-/Fußverkehrsströme und der Anspruch an Aufenthaltsqualität im Seitenraum der Kaiserstraße.

Zusätzlich verläuft über dem Straßenraum der Kaiserstraße die Schwebbahn und verbindet Vohwinkel mit dem Osten Wuppertals. Aufgrund der Konstruktion befinden sich im Seitenraum der Kaiserstraße in regelmäßigen Abständen Stützbauwerke, die entsprechenden Raum benötigen und nicht veränderbar sind.

VERKEHRSLÄRM & LUFTREINHALTUNG

Der Lärmaktionsplan der Stadt Wuppertal kartiert und bewertet regelmäßig die Lärmauswirkungen zur Bekämpfung von Umgebungslärm wichtiger Verkehrsachsen. Bereiche mit Handlungsbedarf werden als Lärmbrennpunkte definiert. Lärmbrennpunkte im Vohwinkeler Zentrum ist die Achse von Kaiserstraße und Vohwinkeler Straße sowie die Bahnstraße und Gräfrather Straße im weiteren Verlauf. Maßnahmen in den Straßenzügen sind daher zusätzlich auf effektive Lärminderung auszulegen.

Laut mehrerer NO₂-Messstationen werden gegenwärtig die Grenzwerte im Vohwinkeler Zentrum eingehalten. Aufgrund zu erwartender weiterer Absenkung der Luftschadstoffgrenzwerte ist auch dahingehend Handlungsbedarf zu erwarten.



RAD- UND FUSSVERKEHR

FUSSWEGE

Die Fußwegverbindung der Kaiserstraße bleibt hinter ihrer Funktion als Nahversorgungszentrum zurück. Der Seitenraum vor den Ladenlokalen ist schmal und die Bundesstraße wirkt als Barriere. Sie zu kreuzen ist nur punktuell möglich. Das Zentrum ist mit dem Bahnhof über die Bahnstraße und den P+R Parkplatz angebunden. Die Qualität der Fußwegverbindung ist gering. Der Zugang zum P+R Parkplatz ist nicht barrierefrei und die Unterführung entlang der Bahnstraße ist ein Angstraum.

Die Tescher Wiesen sind, wo betretbar, über zahlreiche Fußwege an die angrenzenden Quartiere angebunden. Der Zugang zum Quartier Lüntenbeck ist dabei schlecht einsichtig und aktuell nicht barrierefrei. An mehreren anderen Stellen fällt ein Netz aus inoffiziellen Pfaden auf, die darauf hindeuten, dass die Verbindungen im Bereich nicht ausreichend sind.

RADWEGE

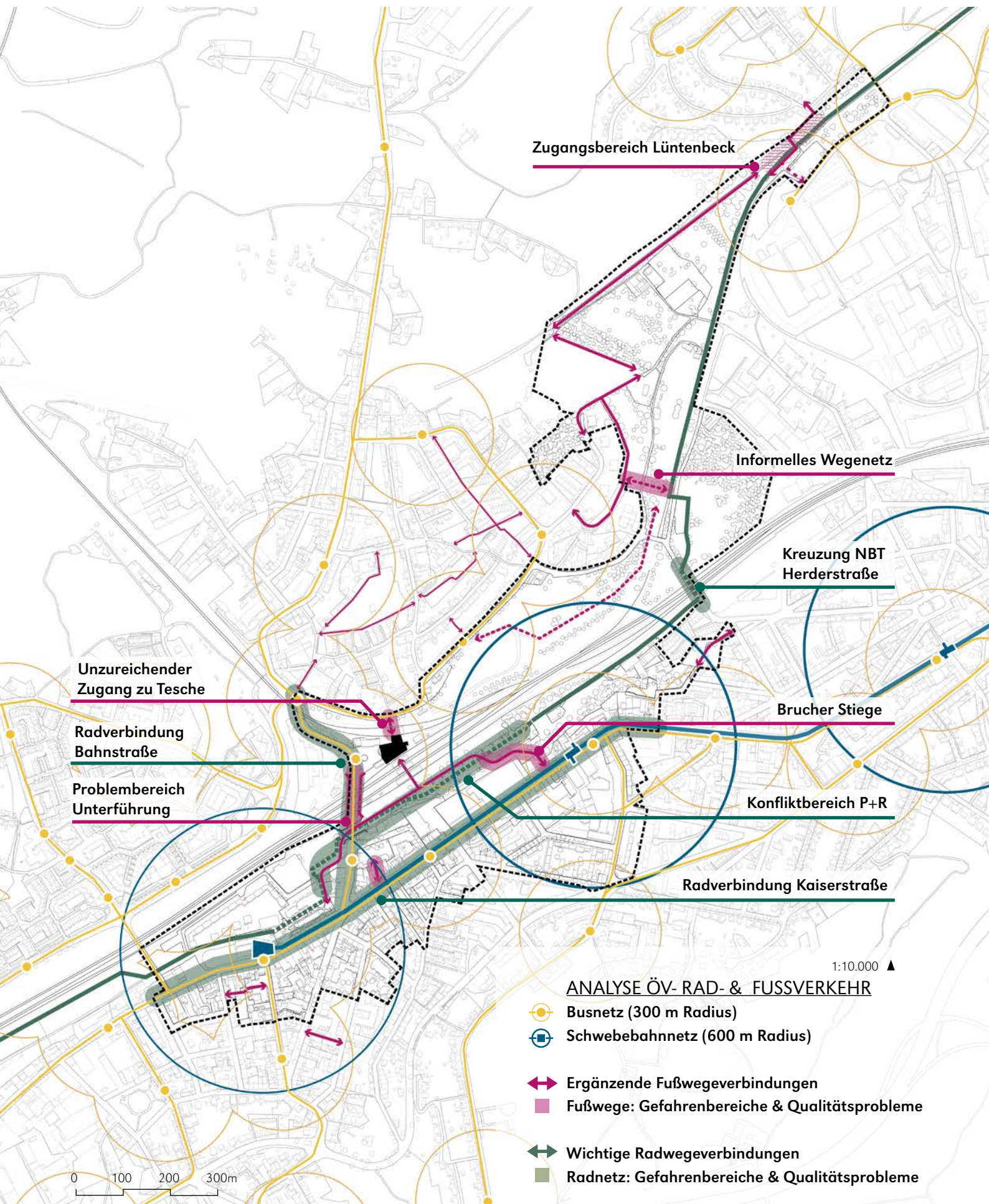
Das Untersuchungsgebiet verfügt über keine gute Radverkehrsqualität. Kaum eine Straße oder Kreuzung verfügt über eine Radverkehrsanlage. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in den Erschließungsstraßen südlich der Kaiserstraße vertretbar. Die Kaiserstraße und die Bahnstraße sind durch den MIV stark belastet und gemäß des städtischen Radverkehrskonzept (2019) wichtige Handlungsachsen für den Radverkehr. Die Bestandssituation mit hohem Kfz-Aufkommen und nicht vorhandener Radverkehrsanlage ist ein Gefahrenbereich für Radfahrende.

Das Untersuchungsgebiet ist nordöstlich an die NBT angebunden. Die NBT ist ein qualitätsvolle Rad- (und Fuß-) Verbindung durch das Wuppertaler Stadtgebiet und schließt, sowohl in die Rheinebene

nach Düsseldorf, als auch in Richtung des Ruhrgebietes an. Sie wird zudem von vielen PendlerInnen genutzt. Die Trasse verlässt den Verlauf der ehemaligen Bahntrasse nordöstlich des Zentrums, wird dort über die Fahrbahn der Herderstraße und im Anschluss auf den P+R Parkplatz Vohwinkel geführt. Der Verlauf der NBT im Bereich Herderstraße ist nicht markiert und bietet besonders bei Abbiegesituationen Gefahrenbereiche für den Radverkehr. Auf dem P+R Parkplatz ist die Trasse ebenfalls nicht markiert und steht in Konflikt mit dort ein- und ausparkenden Fahrzeugen. Die weitere Wegeführung über den Parkplatz und hinter der Schwebbahnstation ist unübersichtlich, unklar beschildert und unsicher. Eine Fortführung der NBT durch Vohwinkel in guter Qualität und mit eindeutiger Wegeführung ist ein Ziel.

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Das Untersuchungsgebiet verfügt über eine gute Versorgung mit Angeboten des öffentlichen Personen(nah)verkehrs und ist, sowohl innerstädtisch, als auch regional gut angebunden. Ein Verkehrsknotenpunkt ist der Bahnhof in Vohwinkel, der für eine gute Verbindung innerhalb der Stadtgrenzen und besonders darüber hinaus sorgt. Der Bahnhof wird sowohl von Regionalzügen Richtung Düsseldorf und Köln sowie Richtung Ruhrgebiet angefahren, als auch von S-Bahnen Richtung Mönchengladbach, Hagen, Recklinghausen, Mettmann und Kaarst. Zudem wird durch die zwei Schwebbahnstationen Bruch und Vohwinkel eine schienengebundene, Kfz-verkehrsunabhängige, innerstädtische Anbindung Vohwinkels an den östlichen Teil Wuppertals sichergestellt. Neben Schwebbahn, S-Bahn und Regionalbahnen existieren mehrere Buslinien die, sowohl die West-Ost Verbindung, als auch insbesondere die Nord-Süd-Verbindungen abbilden. Das Untersuchungsgebiet ist durch ein flächendeckendes Busliniennetz gut abgedeckt.



STADT- UND FREIRAUM

KERNAUSSAGEN

- **Kaiser- und Vohwinkeler Straße sind wichtige Achsen des öffentlichen Lebens**
- **Wenige Platzflächen im Zentrum, diese von geringer Gestaltqualität**
- **Grünflächen und Spielplätze kleinteilig vorhanden, aber vorwiegend außerhalb des Zentrums**
- **Keine öffentlichen Freiräume im östlichen Zentrum**
- **Grün- und Freiräume sind zentrumsnah vorhanden, aber nicht zugänglich und qualitativ nutzbar**

GRÜN- UND FREIRAUMSTRUKTUR

Das Vohwinkeler Zentrum ist dicht bebaut und verfügt über wenige öffentliche Grünflächen, große qualitätsvolle Freiräume fehlen. In der innerstädtischen Lage von Kaiser- und Vohwinkeler Straße ist der Stationsgarten die einzige öffentliche Grünfläche und bildet mit dem Lienhardplatz ein Duo an zentralen öffentlichen Räumen. Durch seine Lage erfüllt der Stationsgarten eine Verbindungsfunktion zwischen westlichem Zentrum, Nordbahntrasse und Bahnhof Vohwinkel. Heute verfügt er über mäßige Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten, besitzt aber wegen seiner Lage enormes Potenzial. Auch dezentral finden sich in den Randbereichen des Zentrums, vorwiegend in den Wohnquartieren des Zentrumsrandes, kleinere Grünräume und Spielplätze, die jedoch teils instandsetzungsbedürftig sind.

Auffällig ist das östliche Zentrum auf Höhe des Schwebebahnhalts Bruch. Dort gibt es keine nennenswerten Grünräume und Aufenthaltsbereiche zur Erholung. Die stark befahrene Kaiserstraße ist heute kein ausreichender Ersatz für die dort fehlenden Aufenthaltsflächen, die ein vielgenutzter zentraler Stadtraum benötigt, um attraktiv zu sein.

Großräumige Freiraumstrukturen existieren zusätzlich auf den nördlich des Gleisbettes gelegenen Tescher Wiesen und dem brachliegenden Loksuppenareal. Trotz ihrer direkten Nähe zum Zentrum sind die Freiflächen, aufgrund der Bahnschienen, ihrer topografischen Lage und Eigentumssituation heute unzugänglich und nicht nutzbar. Eine direkte

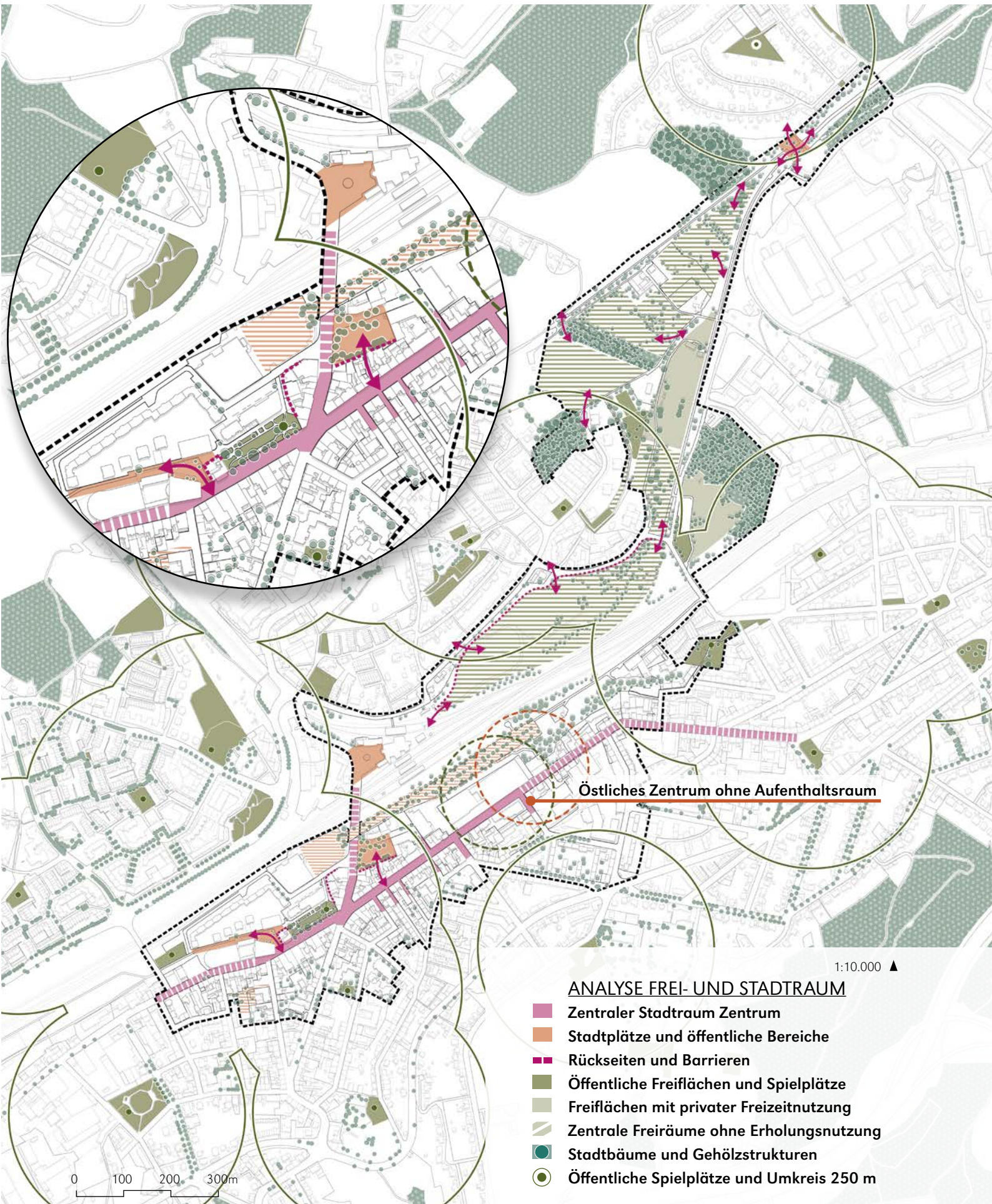
Anbindung und Vernetzung mit den angrenzenden Stadträumen birgt jedoch großes Potenzial.

STADTRÄUME

Die Kaiserstraße ist die wesentliche Achse des öffentlichen Lebens in Vohwinkel. Unter der Schwebebahn reihen sich dort Einzelhändler, Dienstleister und Gastronomen entlang der Straße. Mit den angesiedelten Nutzungen ist der Straßenverlauf ein wichtiger Stadtraum für Einkäufe, Erledigungen und Freizeitnutzungen in Vohwinkel. Die Konkurrenz mit den verkehrlichen Anforderungen der Bundesstraße, der damit verbundenen hohen Verkehrsbelastung und Geschwindigkeit schränken die Aufenthaltsqualität dieses stadtteildefinierenden Raumes heute stark ein. Die Fahrbahn bildet aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eine zusätzliche Barriere und ist nur stellenweise komfortabel kreuzbar.

Der Lienhardplatz als wichtiger Stadtplatz wird mehrmals in der Woche als Marktplatz genutzt und muss den Anforderungen der Marktbesucher entsprechen. Durch seine angrenzende Lage in zweiter Reihe und wenigen Nutzungen am Platzrandbereich wird er abseits des Marktes nur wenig frequentiert.

Der Bahnhofsvorplatz ist ein wichtiger Knotenpunkt für den Busverkehr. Aufgrund seiner geringen Größe ist er weitestgehend ausgelastet und verfügt über wenig Raum für größere Veränderungen. Für Reisende bietet der Platz in seiner heutigen Funktion nur wenige Verweilmöglichkeiten und ist mangels Verschattungselementen besonders durch Hitzebelastungen betroffen.



ANALYSE FREI- UND STADTRAUM

- Zentraler Stadtraum Zentrum
- Stadtplätze und öffentliche Bereiche
- Rückseiten und Barrieren
- Öffentliche Freiflächen und Spielplätze
- Freiflächen mit privater Freizeitnutzung
- Zentrale Freiräume ohne Erholungsnutzung
- Stadtbäume und Gehölzstrukturen
- Öffentliche Spielplätze und Umkreis 250 m

1:10.000 ▲

KLIMA

KERNAUSSAGEN:

- **Geringe Menge von Grünvolumen in den zentralen Bereichen der Kaiserstraße**
- **Viele versiegelte, an Kanal angeschlossene Privat- & Platzflächen im Vohwinkeler Zentrum**
- **Starkregengefahr Tescher Wiesen im Bereich der Unterführung Gärtnerei und im weiteren Verlauf im Flieth wie auch dem Lokschuppenareal**
- **Starkregengefahr in der Senke der Unterführung Bahnstraße und entlang der Kaiserstraße nach Osten über Bruch bis Hammerstein**

Die Anpassung verdichteter, versiegelter Stadträume an die Auswirkungen des Klimawandels ist ein wesentlicher Faktor, damit Stadtquartiere lebenswert bleiben. Bei Neu- oder Umplanungen sind vorhandene Problemlagen zu beachten und mögliche Lösungsansätze integriert zu denken. Die Analyse betrachtet die gemeinsamen Ebenen von Flächenversiegelung, Gefahrenbereichen im Starkregenfall und Grünvolumen als Hitzeschutz und Kühlung im Stadtraum.

FLÄCHENVERSIEGELUNG IM ZENTRUM

Das Vohwinkeler Zentrum hat viele hoch versiegelte Flächen, die an die Kanalisation angeschlossen sind. Besonders diese Bereiche heizen sich im Sommer stark auf und tragen zur Entstehung von Hitzeinseln bei. Bedingt durch den Klimawandel kommt es immer häufiger zu Starkregenereignissen. Entwässerungssysteme geraten an ihre Kapazitätsgrenzen. Neben den Straßenflächen handelt es sich insbesondere um großflächige Parkplätze, aber auch städtische Platzflächen wie Schwebebahnhofvorplatz, Lienhardplatz und Bahnhofsvorplatz. Auch viele private Innenbereiche im Zentrum weisen einen hohen Versiegelungsgrad auf, wie zum Beispiel die weitgehend versiegelte Privatfläche der Brache der Alten Lackfabrik.

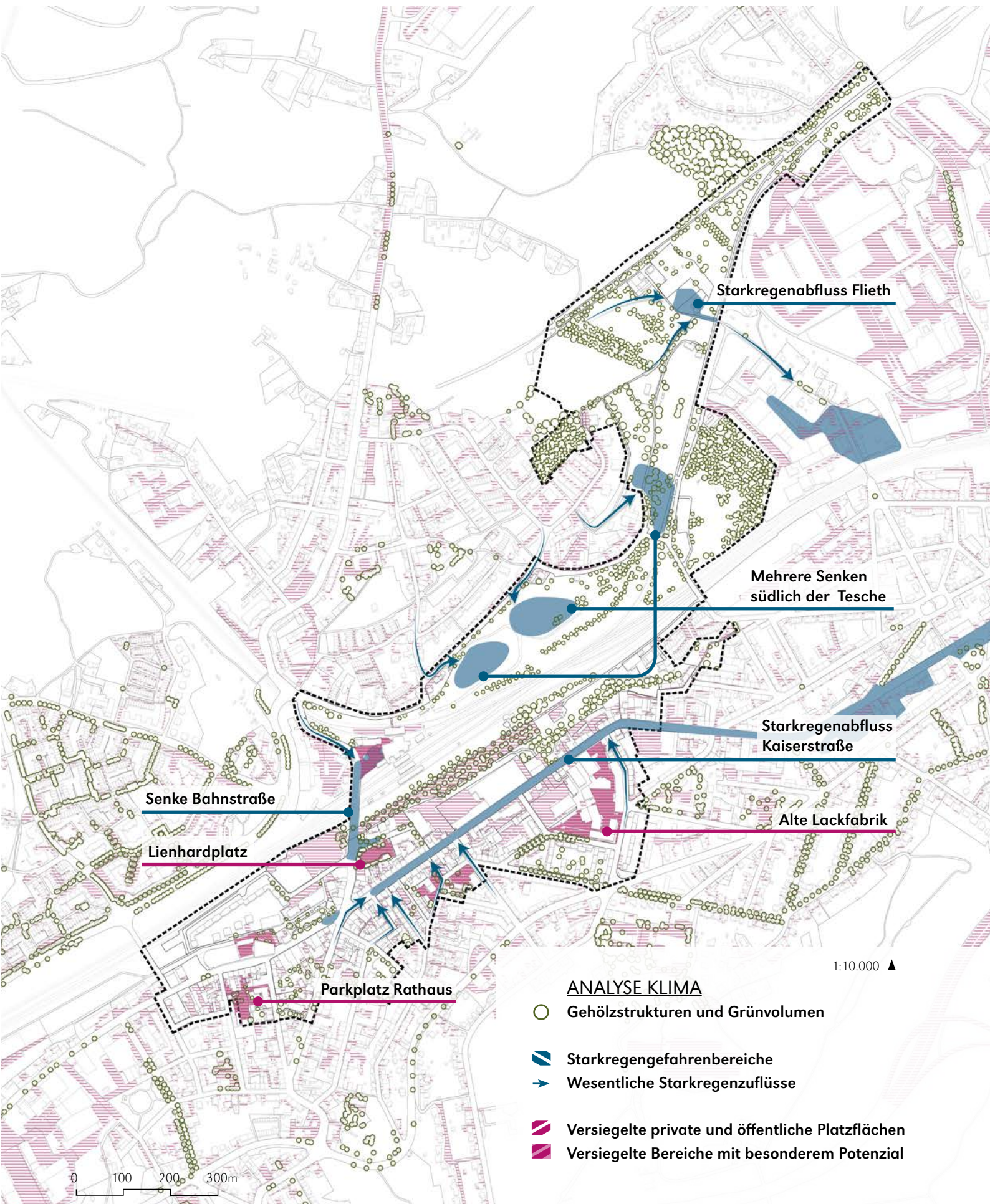
Wegen ihrer Nutzung werden viele der Flächen auch weiterhin versiegelt sein müssen, doch teils sind in Zukunft ein dezentrales Rückhalten und gedrosseltes Abführen denkbar. Die genannten Bereiche bieten besonderes Potenzial von einer Umgestaltung zu profitieren. Eine Entsiegelung in Verbindung mit Maßnahmen zur dezentralen Niederschlagswasserbewirtschaftung entlasten das Abwassersystem, beugen Überschwemmungen vor und reduzieren die Hitzebelastung im Zentrum.

STARKREGEN

Neben der Versiegelung von Flächen beeinflusst die Topografie die Verteilung von Niederschlagswasser. Gefahrenbereiche befinden sich im Zentrum Vohwinkel auf der Kaiserstraße und der Bahnstraße. Auf dem Kernareal Tesche befinden sich mehrere Senken mit größeren Einstauhöhen im südlichen Bereich, die vom umliegenden Siedlungsbereich der Tesche ablaufen und sich dort sammeln. Über die Tescher Wiesen fließen im Bereich der Alten Gärtnerei größere Wassermengen ab und sammeln sich hangabwärts in Richtung Flieth.

GEHÖLZSTRUKTUREN UND GRÜNVOLUMEN

Eine ausreichende Versorgung mit Grünstrukturen sorgt für mehr Schattenflächen im Sommer und bekämpft den Hitzeinseleffekt, der die Aufenthaltsqualität reduziert und die Gesundheit der Wohnbevölkerung beeinträchtigt. Insbesondere die zentrale Straßenachse der Kaiserstraße ist wenig begrünt. Denkbare Standorte für Grünelemente stehen in direkter Konkurrenz zu den vorhandenen Parkplätzen der Versorgungsinfrastruktur. Gleichzeitig ist der Bereich wesentlich von Hitze betroffen. In Abstimmung mit den geltenden Regelungen der Gestaltungs- & Erhaltungssatzung sind daher Begrünung und verschattende Elemente auf der Fassade denkbar und sinnvoll.



ERGEBNISSE DER ANALYSE

ÖFFENTLICHE RÄUME & POTENZIALBEREICHE

■ PLÄTZE & FREIRÄUME MIT GESTALTUNGSDEFIZITEN

Das Zentrum Vohwinkels ist geprägt von der Straßenachse der Vohwinkeler und Kaiserstraße. Öffentliche Freiräume im Zentrum beschränken sich auf den Stationsgarten, den Lienhardplatz und den Bahnhofsvorplatz, die für Aufenthalt und unterschiedliche Nutzungen von besonderer Bedeutung sind. Sie werden ergänzt durch dezentrale Grünbereiche in den Wohnlagen. Die Flächen haben teils Gestaltungsdefizite und werden daher ihrer Funktion nicht gerecht.

■ UNGESTALTETE RAUMKANTEN UND PLATZRANDBEREICHE

Die Ostkante des Stationsgartens und die südliche Abgrenzung des Lienhardplatzes sind durch ungestaltete Rückseiten oder Gebäude mit substanziellen Baumängeln nicht gefasst. Hier besteht Potenzial für eine Aufwertung und Belebung der Platzrandbereiche.

● VERSIEGELTE BEREICHE MIT HOHER HITZEBELASTUNG

Viele der Platz- & Straßenflächen im Zentrum Vohwinkels sind hoch versiegelt und wenig bis gar nicht begrünt. Die Folgen sind geringe niederschlagsnahe Versickerung, eine starke thermische Aufheizung im Sommer sowie eine schnelle Überlastung der Kanalisation bei Starkregenereignissen.

■ BESONDERS VON STARKREGEN GEFÄHRDETE AREALE

Entlang des Straßenraumes im Zentrum, auf dem Lokschuppenareal und den Grünbereichen der Tescher Wiesen befinden sich mehrere bei Starkregen besonders gefährdete Bereiche. Bei Planungen ist ein Augenmerk auf das Regenwassermanagement in diesen Bereichen zu legen.

■ STRASSENZÜGE MIT GERINGER AUFENTHALTSQUALITÄT

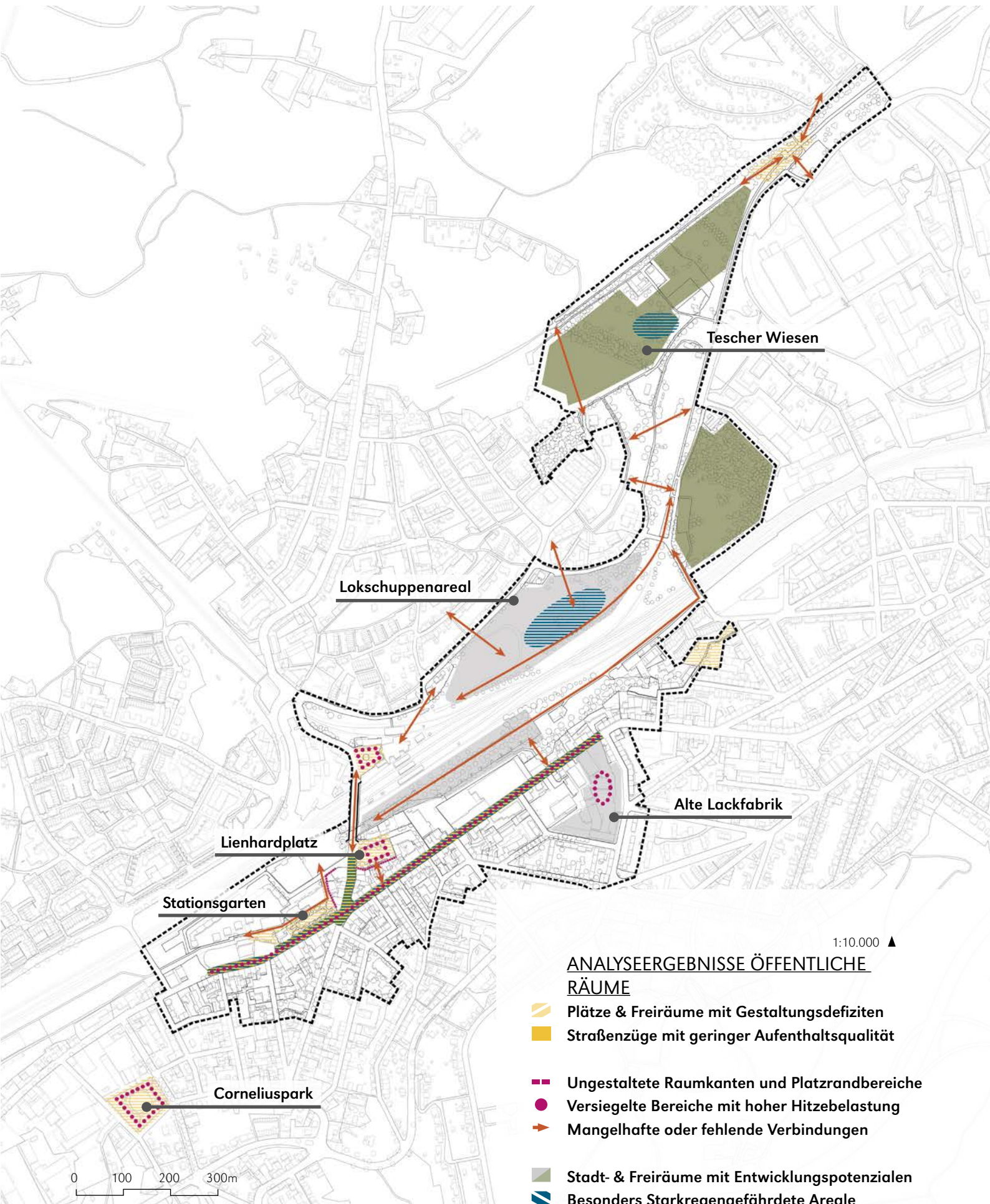
Die zentralen Straßenzüge Vohwinkels sind wegen ihrer Funktion als Bundesstraße stark für den Kfz-Verkehr ausgelegt und werden dadurch der Funktion des Straßenraums eines Versorgungszentrums des Stadtbezirks mit Aufenthaltsqualität nicht gerecht. Die Anforderungen an die Gestaltungsqualität des Raumes wird durch die geringe Anzahl von Freiräumen und Stadtplätzen im Vohwinkeler Zentrum erhöht.

➔ MANGELNDE ODER NICHT VORHANDENE VERBINDUNGEN

Im gesamten Betrachtungsraum fallen Wegeverbindungen auf, die entweder qualitativ minderwertig sind (Unterführung Bahnstraße, Durchgang Lienhardplatz) oder gänzlich fehlen, insbesondere im Bereich der Tescher Wiesen. Grundsätzlich wird damit die Trennung zwischen dem Zentrum und den nördlichen Wohngebieten verstärkt, und die Anbindung der Siedlungsbereiche mit der Nordbahntrasse und den Tescher Wiesen erschwert.

■ STADT- & FREIRÄUME MIT ENTWICKLUNGSPOTENZIALEN

Dem Stadtbezirk fehlt eine große zentrale Parkanlage. In Randbereichen des Vohwinkeler Zentrums und entlang der Nordbahntrasse befinden sich gering genutzte Freiräume und Brachflächen. Durch ihre zentrale Lage und gute Anbindung bieten sie das Potenzial als Siedlungs- oder Freiraum wieder in Nutzung gebracht und zusammen entwickelt zu werden.



STRUKTUR & VERBINDUNG

NEBENZENTRUM UND NAHVERSORGERBESATZ

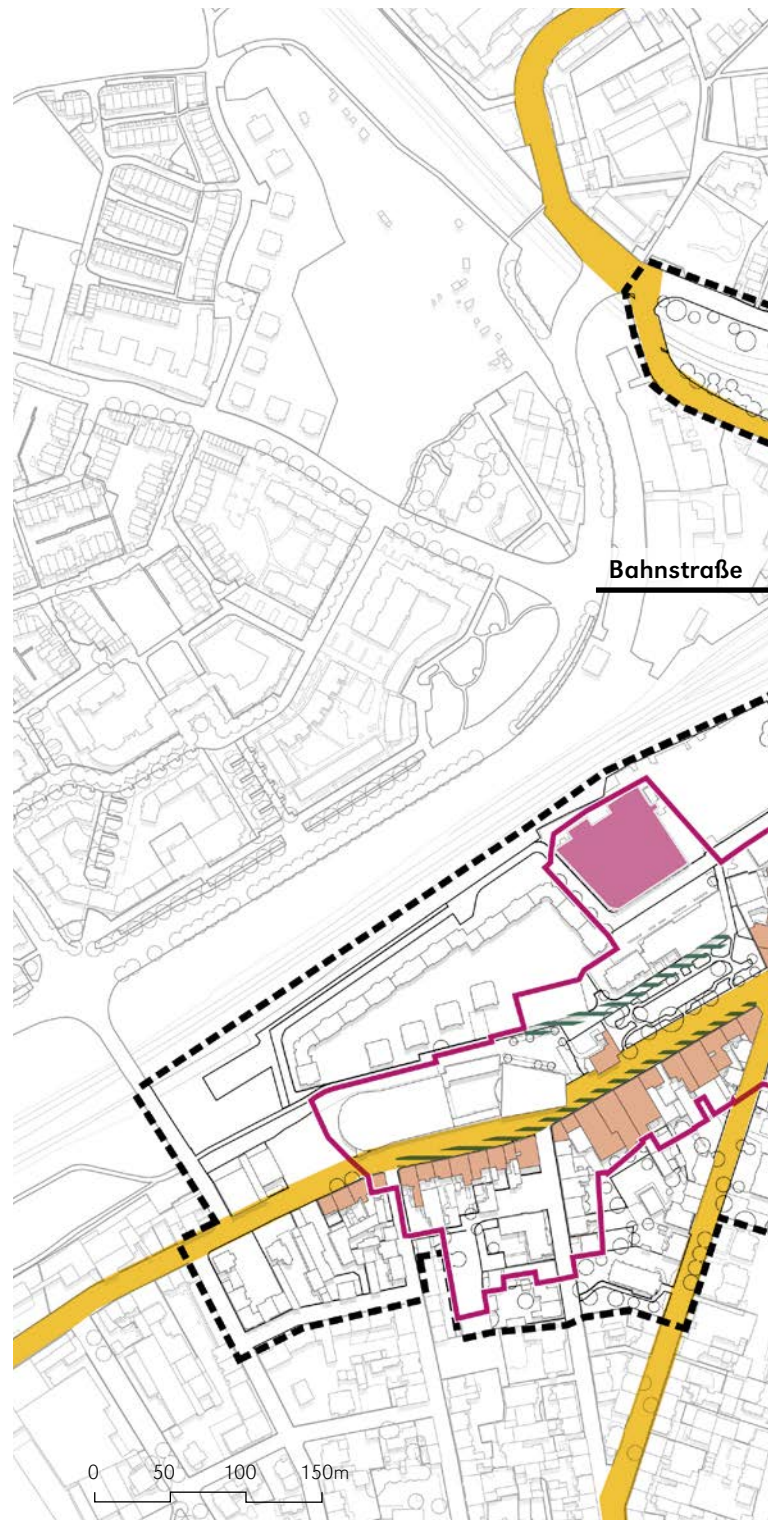
Das linear angeordnete Nebenzentrum entlang des Straßenverlaufs hat mit mehreren Nahversorgern eine hohe Deckung des kurzfristigen Bedarfs und wird ergänzt durch einen kleinteiligen Geschäftsbesatz in Erdgeschosszonen. Die Versorgung mit Lebensmitteln und dem kurzfristigen Bedarf dominiert, die Deckung des mittel- und langfristigen Bedarfs sowie Angebote ergänzender Gastronomie sind ausbaufähig. Letzteres krankt jedoch auch an der geringen Aufenthaltsqualität und einem Mangel verfügbarer Fläche des öffentlichen Raums.

LÄRMBELASTUNG UND BARRIEREWIRKUNG

Die größeren Straßenachsen im Betrachtungsraum sind stark verkehrlich belastet und bilden mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h eine Barriere. Durch Kfz-Verkehr und die Schwebbahn weist der Straßenraum zusätzlich eine hohe Lärmbelastung auf. Darunter leidet insbesondere die Aufenthaltsqualität auf den Fußwegeverbindungen des Nahversorgungszentrums und die Wohnqualität der AnwohnerInnen des Straßenverlaufs.

MANGELHAFTE GESTALTUNG DER RANDBEREICHE ZUM ÖFFENTLICHEN RAUM

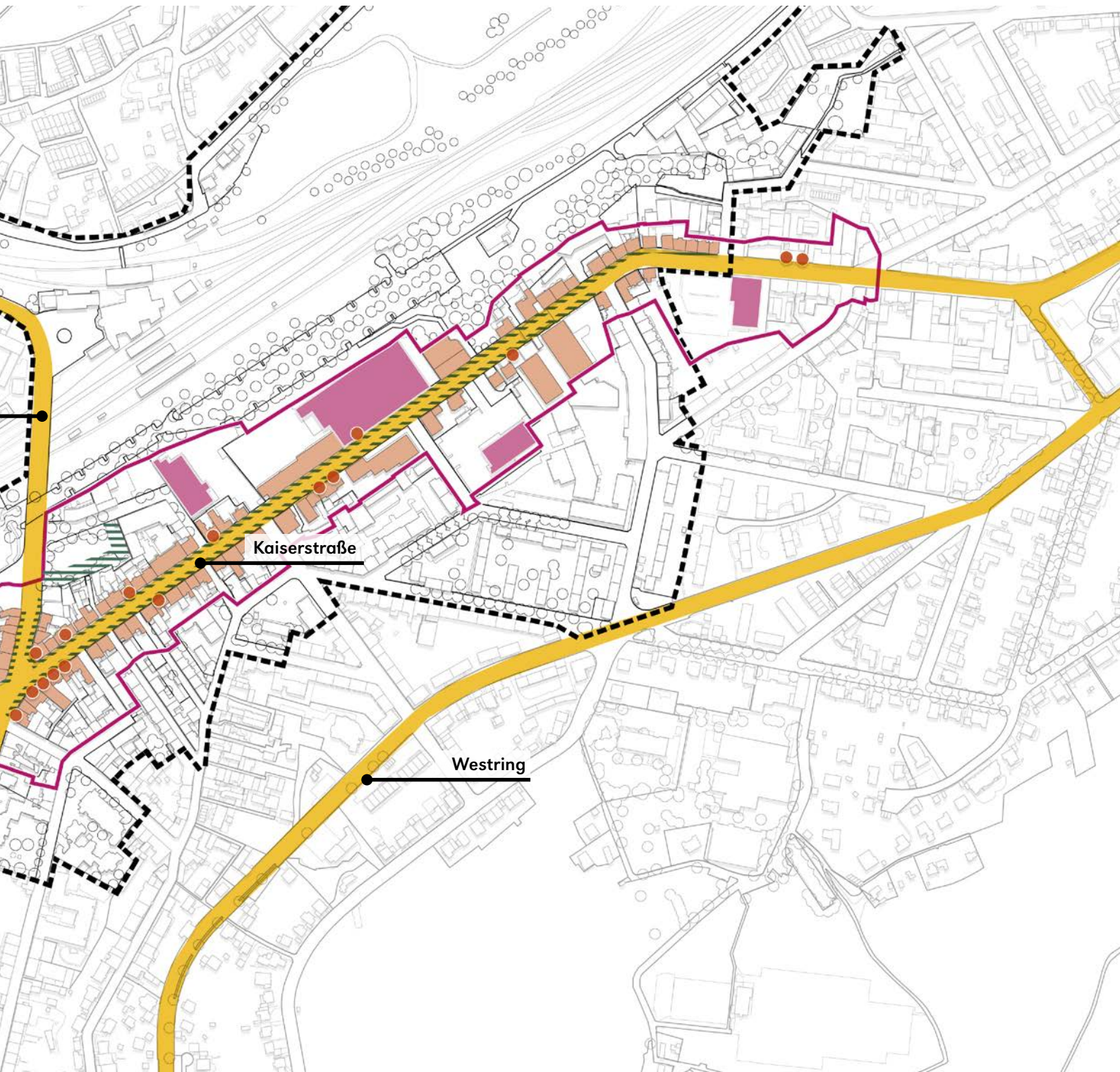
Die kleinteilige, historische Baustruktur der Kaiser- & Vohwinkeler Straße hat mit vielen Ladenlokalen, Schaufenstern und Eingängen einen direkten Bezug zum angrenzenden Straßenraum, der jedoch über wenig Gestaltqualität und Aufenthaltsmöglichkeiten verfügt. Andere Randbereiche haben dagegen entweder nur rückwärtige Gewerbenutzungen ohne Bezug zur Umgebung (Stationsgarten) oder sind gesäumt durch hofseitig erschlossene Nebengebäude ohne belebende Nutzungen für den Stadt- raum (Lienhardplatz).



27 Ergebnisse der Analysen: Zentrum und Struktur

STRUKTURELLER SANIERUNGSSTAU

Das Stadtbild weist viele prägende, historische Gebäudestrukturen auf. Die beschriebenen Belastungen der Zentrumsstraßen tragen jedoch zu einem strukturellen Sanierungsstau bei, während direkt angrenzende Seitenstraßen augenscheinlich einen werterhaltenden Sanierungsstand der Gebäudesubstanz vorweisen. Um einem zunehmenden Wertverlust der Bausubstanz in der



1:5.000 ▲

ANALYSE FOKUS SUBSTANZ

- Zentraler Versorgungsbereich (Nebenzentrum)
- Nahversorger
- Verlärmte Straßenräume mit Barrierewirkung
- ▨ Mangelhafte Gestaltung der Randbereiche
- Struktureller Sanierungsstau
- Ladenleerstände

Lage entgegenzuwirken, sind daher die Ursachen der geringen Investitionsbereitschaft im Areal zu ergründen und zu beseitigen.

● GEWERBELEERSTÄNDE IN ERDGESCHOSSZONEN

Die Zahl der leerstehenden Ladenlokale im Straßenverlauf ist auffallend. Obwohl die Anzahl der Leerstände in den letzten Jahren stagniert, häufen sich die Ladenleerstände im Bereich des Kaiserplatzes und lassen strukturelle Probleme erkennen.

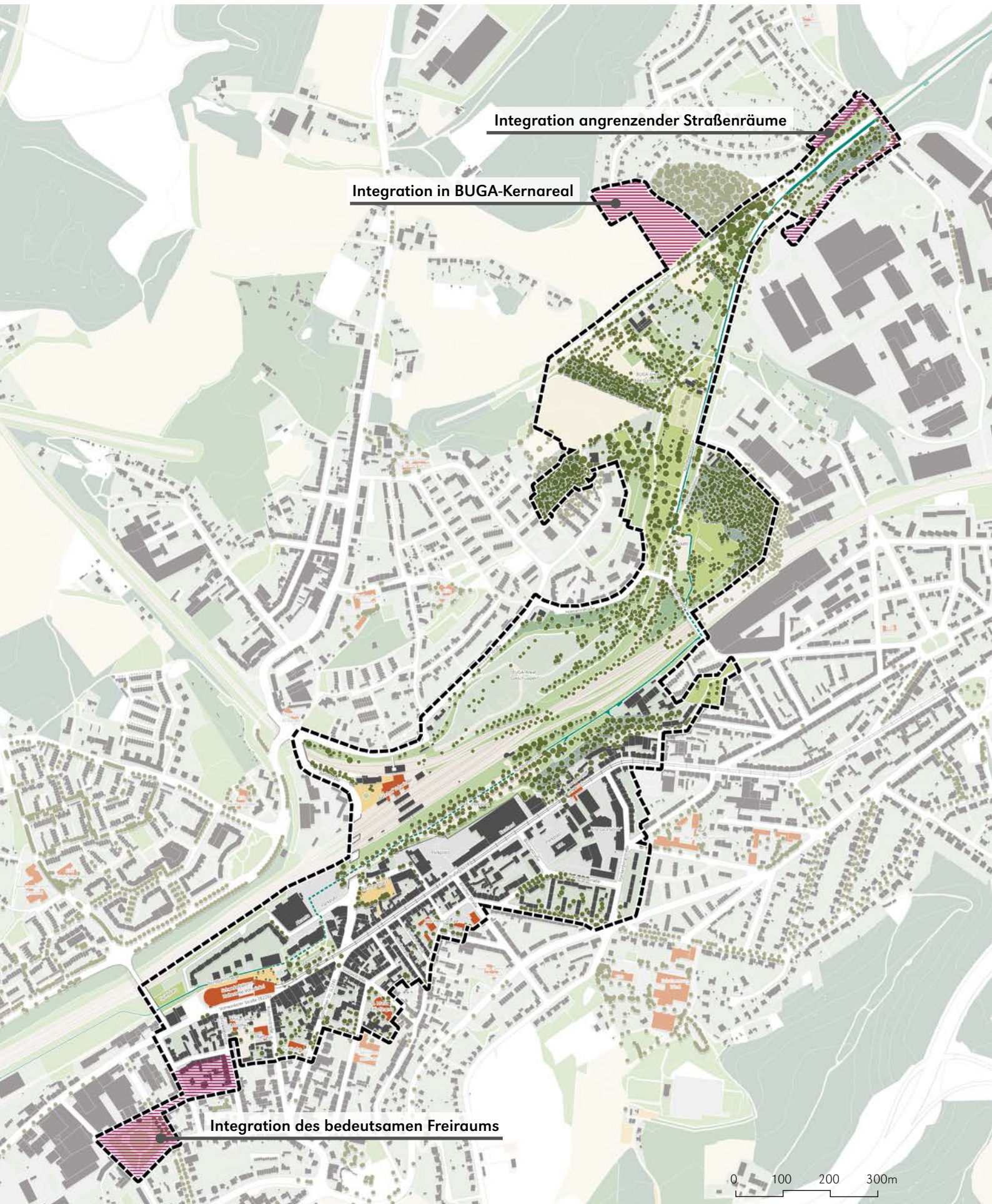
VORSCHLAG ZUR VERÄNDERUNG DER GEBIETSABGRENZUNG

Aufgrund von Ergebnissen der städtebaulichen Analysen wird vorgeschlagen, den Gebietsumgriff nach Abschluss der Vorbereitenden Untersuchungen an mehreren Stellen kleinteilig zu verändern:

- Der Corneliuspark inklusive angrenzender Straßenräume wird aufgrund der Relevanz als größere Grünfläche für den westlichen Zentrumsrand und der gestalterischen Defizite ergänzt.
- Nördlich des Tescher Stichts wird die gegenwärtig landwirtschaftlich genutzte, städtische Fläche integriert. Perspektivisch kann diese Fläche dem Sanierungsziel der Schaffung von Anlagen zur Erholung dienen.
- Im Bereich der Nordbahntrasse und Lüntenbeck und zur Industriestraße wird der Untersuchungsbereich kleinteilig um angrenzende Grundstücke ergänzt, da in diesem Bereich die barrierefreie Anbindung der Trasse und Grünräume an die Umgebung vorgesehen ist.

WEITERES VORGEHEN

Die städtebauliche Analyse hat wesentliche Beurteilungsgrundlagen zu Funktions- und Substanzmängeln zusammengetragen, um für den Gesamttraum ein Entwicklungskonzept in Form eines Rahmenplans mit Entwicklungszielen und daraus abgeleiteten Projekten zu erarbeiten. Der Rahmenplan bezieht sich im Wesentlichen auf Entwicklungen und Projekte im öffentlichen Raum und investitionsbegleitende Unterstützungsmaßnahmen.



TEIL II: ENTWICKLUNGS- KONZEPT

PROZESS

ISEK UND VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

Der Rat der Stadt Wuppertal hat am 18.12.2023 die Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen für den Stadtbezirk Vohwinkel (Zentrum und Kernareal Tesche der BUGA 2031) nach § 142 BauGB beschlossen⁰¹. Ziel der Vorbereitenden Untersuchungen ist die Gewinnung von Beurteilungskriterien und -unterlagen, damit über die Notwendigkeit einer Sanierung und der Verfahrensart entschieden werden kann.

Zur Bestimmung der Notwendigkeit einer Sanierung im Sinne des § 140 BauGB und eines damit verbundenen Sanierungsgebietes hat, als wesentlicher Bestandteil, die Beteiligung und Abfrage zur Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen zu erfolgen. In diesem Rahmen wird erörtert, ob mit einem grundsätzlichen Bedarf und einer Durchführbarkeit der Sanierung im Bereich der Privatgrundstücke zu rechnen ist. Darauf aufbauend kann entschieden werden, ob zur Erreichung der Sanierungsziele ein Sanierungsgebiet nach § 136 BauGB erforderlich ist, oder eine Stadtumbaumaßnahme nach § 171 b BauGB, mit geringerem Eingriff, zielführend und damit im Sinne der Verhältnismäßigkeit, anzuwenden ist.

Das vorliegende Dokument umfasst in Teil 1 die städtebaulichen Analysen im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen. Aus den Ergebnissen der Analyse, in Verbindung mit den durchgeführten Beteiligungsformaten, werden nachfolgend die Ziele, Handlungsfelder und Projekte des Entwicklungskonzeptes erarbeitet.

⁰¹ VO/1055/23

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT (ISEK)

Ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) bildet den Handlungsrahmen für eine längerfristige kommunale Gebietsentwicklung. Im Konzept werden die gesamtstädtischen und fachplanerischen Rahmenbedingungen und Entwicklungsziele für einen abgegrenzten Teilbereich konkretisiert und die Umsetzung konkreter Maßnahmen vorbereitet. Dazu sind gebietsbezogene Entwicklungsziele und Handlungsschwerpunkte zu definieren und konkrete Projektansätze mit einer Schätzung des Finanzrahmens auszuarbeiten. Das ISEK ist dabei unter Beteiligung der Bevölkerung zu erstellen und wird als eine Grundlage für die Akquise von Städtebaufördermitteln benötigt.

RÄUMLICHE GEBIETSABGRENZUNG ISEK

Die Aufstellung eines ISEKs ist eng verknüpft mit der räumlichen Abgrenzung einer förmlichen Gebietskulisse auf Grundlage des Baugesetzbuches. Im Fall des vorliegenden Konzepts wird der Untersuchungsbereich gemäß dem Beschluss zur Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen, mit den zuvor beschriebenen Ergänzungsbereichen, als räumliche Abgrenzung verwendet.



BETEILIGUNG

AKTEURSWORKSHOP VOHWINKEL ZENTRUM

Um erste Impulse für mögliche Projekte zur positiven Entwicklung des Zentrums Vohwinkel anzustoßen, wurde am 30. Mai 2023 mit rund 25 AkteurInnen (insb. EigentümerInnen, Gewerbetreibende und aktiven Vereinen) ein Kreativworkshop inklusive Projektschmiede durchgeführt.

Ziel der Veranstaltung war es, eine gemeinsame Verständigung auf ein Zielbild „Ankunftsort Kaiserstraße“ im Rahmen der Bundesgartenschau zu schaffen und erste Ideen und Ansätze für die Entwicklung konkreter Starterprojekte auszuarbeiten, um erste schnelle Erfolge auf dem Weg zum „Ankunftsort Kaiserstraße“ zu erzielen.

Die entstandenen Projektideen sind im Folgenden kurz zusammengefasst.



30 Die gesammelten Ergebnisse einer Kleingruppe

Bildquelle: Stadt und Handel



PROJEKTIDEE

„LEERSTANDSAUFWERTUNG“

Um das Straßenbild zu beleben und um langfristige Vermietungen zu fördern sollen die Leerstände im Umfeld der Kaiserstraße sollen aufgewertet werden. Dazu sollen beispielsweise leerstehende Flächen auffällig gestaltet werden, Pop-Up-Stores und Zwischennutzung langfristige Perspektiven vermitteln. Anreize, wie eine digitale Vermarktung der Leerstände oder reduzierte Anfangsmieten, sollen Existenzgründern helfen.

Die Projektidee wird als Bestandteil des Projektes „8. Zentrumsentwicklung“ in das ISEK integriert.

31 Gruppenarbeit beim Akteursworkshop

Bildquelle: Stadt und Handel

PROJEKTIDEE „STATIONSGARTEN MODERNISIEREN“

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität soll der Stationsgarten modernisiert sowie der Übergang Richtung Akzenta aufgewertet werden. Zudem soll der Freiraum für eine bessere öffentliche Nutzung umgestaltet werden, um eine größere Breite an Personengruppen, beispielsweise auch Jugendliche, anzusprechen. Vorhandene Grünstrukturen sollen genutzt und erweitert werden. Vorhandene Gestaltungselemente, wie das Schwebebahnmuseum, sollen besser eingebunden und durch zusätzliche Elemente, wie Wasserspender ergänzt werden.

Die Projektidee wird als Bestandteil des Projektes „3. Lienhardplatz“ in das ISEK integriert.

PROJEKTIDEE „VERKEHRSBERUHIGUNG KAISERSTRASSE & VOHWINKELER STRASSE“

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität soll der Stationsgarten modernisiert sowie der Übergang Richtung Akzenta aufgewertet werden. Durch temporäre Sperrungen im Rahmen von Veranstaltungen, temporären Grünelementen und Aufenthaltsbereichen sowie mobiler Außengastronomie soll ein Bewusstsein für Mehrfachnutzungen des Straßenraumes geschaffen werden.

Die Projektidee wird als Bestandteil des Projektes „1. Quartiersgerechte Mobilität“ in das ISEK integriert.



32 Präsentation der Projektideen

Bildquelle: Stadt und Handel

PROJEKTIDEE „TUNNEL ALS BRÜCKE“

Durch eine Verschönerung und künstlerische Aufwertung des Tunnels Bahnhofstraße zwischen dem Bahnhof Vohwinkel, dem Lienhardplatz und der Kaiserstraße soll die Ankunft für BesucherInnen in Vohwinkel attraktiviert werden. Durch gestalterische Elemente, beispielsweise durch Licht, Kunst oder vertikale Begrünung, soll der Bereich eine Aufwertung erfahren und keinen Angstraum mehr darstellen. Vorstellbar sind ebenfalls LED-Wände mit wechselnder Bespielung durch Kunst oder Informationen, die den Tunnel zum Alleinstellungsmerkmal mit Strahlkraft werden lassen.

Die Projektidee wird als Bestandteil des Projektes „1. Quartiersgerechte Mobilität“ in das ISEK integriert.

BETEILIGUNG IM RAHMEN DES ISEK

Die Beteiligung für die Erstellung des ISEK gliedert sich in zwei Phasen. Im Fokus steht, dass der Stadtteil Vohwinkel für den Zeitraum der BUGA, aber vor allem davor und darüber hinaus ein beliebtes und belebtes Zentrum bietet.

Für alle WuppertalerInnen und VohwinkelerInnen bestand die Möglichkeit zur Teilnahme an einer Online-Beteiligung, auf deren Grundlage im Anschluss die Stadtteilwerkstatt durchgeführt wurde. Dort wurden die online gesammelten Ideen ergänzt, konkretisiert und diskutiert.

ONLINE-BEFRAGUNG

Unter der Überschrift „Was braucht Vohwinkel?“ waren vom 11. März bis 4. April 2024 alle interessierten BürgerInnen dazu aufgerufen, sich auf der städtischen Beteiligungsplattform „talbeteiligung.de“ zum ISEK Vohwinkel einzubringen.

Wie nehmen Sie das Vohwinkeler Zentrum heute wahr? Was gefällt Ihnen? Was soll sich verändern? Welche Beispiele kennen Sie aus anderen Städten, die sie gerne in Vohwinkel sehen würden?

Auf talbeteiligung.de konnten die BürgerInnen Lob und Kritik an der aktuellen Lage per Crowdmapping digital auf einem Stadtplan verorten, bewerten und diskutieren. Aber auch eigene Ideen und Anregungen waren erwünscht. Auf diesem Weg wurden Stärken und Schwächen markiert und bereits vorhandene Ideen kommentiert. Thematisch standen die Kategorien „Mobilität“, „Handel und Dienstleistungen“ und „Stadtleben“ im Vordergrund, die den Handlungsfeldern des ISEK entsprechen.



33 Öffentlichkeitsarbeit für die Online-Beteiligung

Als Anregung standen folgenden Fragen in den einzelnen Handlungsfeldern zur Verfügung:

MOBILITÄT UND VERBINDUNGEN

- Ist das Zentrum Vohwinkel gut erreichbar?
- Gibt es Orte, die nicht gut erreichbar sind?
- Wie ist die Qualität von Wegeverbindungen?

HANDEL UND DIENSTLEISTUNG

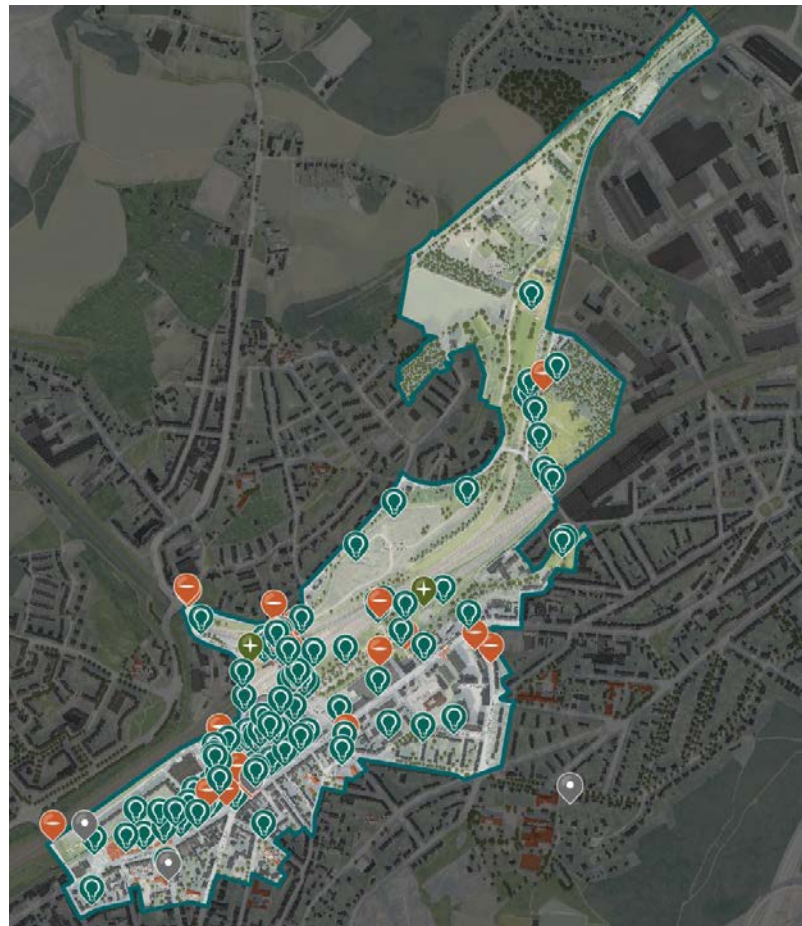
- Weshalb kommen Sie ins Zentrum?
- Warum nicht (mehr)? Was fehlt?
- Was braucht das Zentrum, um auch in Zukunft attraktiv zu sein?

STADTLEBEN

- An welchen Orten im Zentrum halten Sie sich gerne auf? Warum?
- An welchen Orten halten Sie sich nicht gerne auf? Warum?

Während des Zeitraums von knapp vier Wochen wurden auf der Plattform talbeteiligung.de insgesamt 180 Ideen, 124 Kommentare und 1120 Bewertungen von 139 NutzerInnen abgegeben.

Die Ergebnisse wurden im Anschluss gesichtet, sortiert und geclustert. Für jedes Handlungsfeld wurden die Ideen und Anregungen herausgefiltert, welche die meisten Interaktionen aufwiesen, das heißt, die die meisten Kommentare und/oder Bewertungen erhalten haben. Diese Auswahl wurde für die Stadtteilwerkstatt in Vohwinkel aufbereitet und als Grundlage für Weiterentwicklungen und Ergänzungen zur Diskussion gegeben.



34 Übersicht der verorteten Ideen auf talbeteiligung.de

STADTTEILWERKSTATT

Den zweiten Teil der Beteiligung bildete die Stadtteilwerkstatt für Vohwinkel, die am 4. Mai 2024 mit rund 80 Teilnehmenden im Gemeindezentrum an der Gräfrather Straße stattfand.

Ziel der Veranstaltung war eine breite Information der BürgerInnen aus Vohwinkel über das ISEK sowie den bisherigen Prozess. Zudem sollten die Weiterentwicklung und Priorisierung der bisherigen Ideen eine breite BürgerInnenbeteiligung in Vohwinkel initiieren, um die Stadtteilentwicklung voranzutreiben.

Folgenden Fragen wurden zum Einstieg an die an die Teilnehmenden gerichtet:

- Das verbindet mich mit Vohwinkel
- Welche Institution / Welchen Bereich vertreten Sie?
- Wer hat bereits an der Online-Beteiligung mitgemacht?



Anschließend erfolgte eine Präsentation des aktuellen Planungsstandes des ISEK. Neben der inhaltlichen Herleitung und dem Zeitplan erfolgte eine Erläuterung der übergeordneten Ziele und Handlungsfelder. Letztere standen im weiteren Verlauf der Veranstaltung in Form von Thementischen im Fokus.

An den Tischen zu den Themen Handel und Dienstleistung, Mobilität und Verbindung und Stadtleben fanden konstruktive Diskussionen statt, welche die weitere Ausgestaltung der Ideen, potenzielle Stolpersteine sowie mögliche Lösungsansätze im weiteren Prozess thematisierten. Nach der Kleingruppenarbeitsphase wurden alle Ergebnisse an Stellwänden befestigt und konnten von allen Teilnehmenden während eines Rundgangs betrachtet werden. Es erfolgte eine Priorisierung der Ideen durch die Verteilung von je drei Punkten pro Teilnehmende pro Handlungsfeld. In den Handlungsfeldern haben folgende Ideen die höchste Priorisierung erhalten.

35 Über 80 Teilnehmende bei der Stadtteilwerkstatt im Gemeindezentrum Gräfrather Straße





36 Ausarbeiten der Ideen an thematischen Gruppentischen

HANDEL UND DIENSTLEISTUNG

- Höhere Aufenthaltsqualität und die Schaffung von mehr gastronomischen Angeboten
- Schaffung einer Toilette im Bahnhof Vohwinkel
- Leerstandsaufwertung

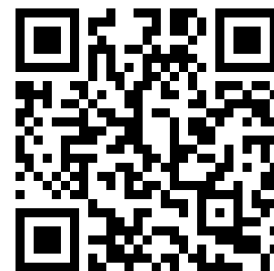
MOBILITÄT UND VERBINDUNG

- Verbesserung der Qualität der Fahrrad- und Fußwegeverbindungen
- Verkehrsberuhigung der Kaiserstraße

STADTLEBEN

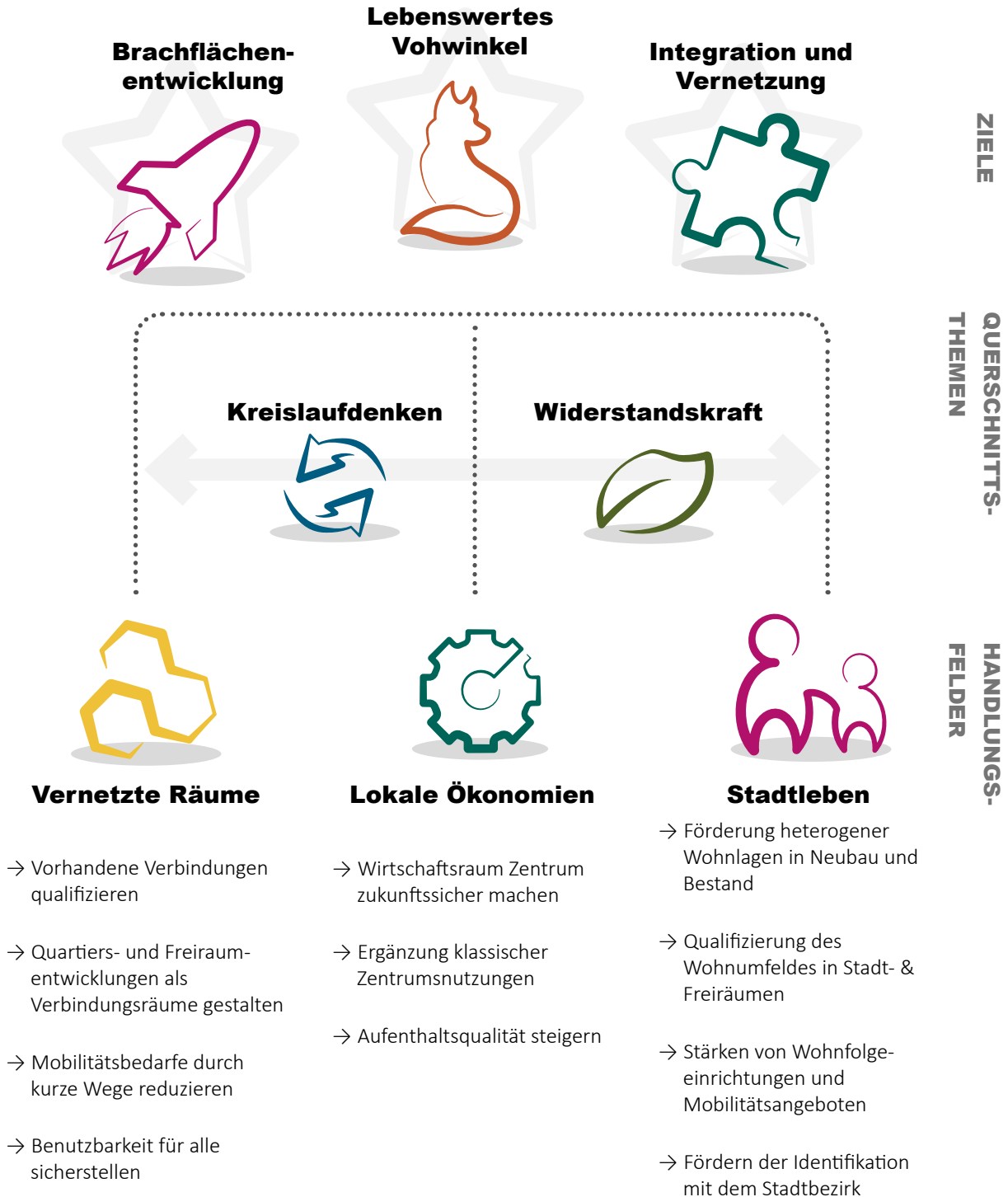
- Gestaltung des Bahnhofs, Lienhardplatzes und der Kaiserstraße/ Vohwinkeler Straße

Die Herzenswünsche und alle weiteren Ergebnisse der Stadtteilwerkstatt sind online abrufbar unter www.unser-vohwinkel.de oder direkt über den folgenden QR-Code:



KONZEPT

ENTWICKLUNGSGZIELE



37 Struktur der strategischen Entwicklungsziele und sektoralen Handlungsfelder

BRACHFLÄCHENENTWICKLUNG

Durch die Entwicklung des Lokschuppenareals zu einem neuen Wohnquartier, sowie durch die Entwicklung der Freiräume nördlich des Vohwinkeler Zentrums werden neue Räume für den Stadtbezirk erschlossen. Die BUGA, als zeitlich begrenzte Großveranstaltung, dient als Vehikel und Impulsgeber dieser Entwicklungen.

Die Schaffung einer neuen Parklandschaft umfasst die Umwandlung der Tescher Wiesen und der ehemaligen Wassack-Deponie in attraktive Grünflächen mit einem hohen Anspruch an Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit. Zudem soll auf dem Lokschuppenareal ein verdichtetes Wohnquartier mit einem großen Quartierspark und einem neuen Zugang zum Bahnhof Vohwinkel entstehen. Über den neuen Zugang wird die bestehende Verbindungsachse zwischen Bahnhof und Stationsgarten Richtung neuen Stadtraum erweitert.



#1

„Das Vohwinkeler Zentrum wird durch die Entwicklung der Brachflächen nachhaltig gestärkt!“

Mit diesen großen Erweiterungen wird eine wesentliche Umstrukturierung des Areals Tesche eingeleitet, die erheblichen Auswirkungen auf das angrenzende Zentrum des Stadtbezirks Vohwinkel haben wird. Die Schaffung einer großflächigen Parklandschaft behebt ein lang bestehendes Defizit des Stadtbezirks Vohwinkel.

LEBENSWERTES VOHWINKEL

Das Zentrum Vohwinkels unterliegt einem Veränderungsprozess. Der Konkurrenzdruck durch den Online-Handel auf die bestehenden Einzelhandelslagen ist spürbar. Die Coronapandemie hat diesen Funktionsverlust als Katalysator verstärkt und sichtbarer gemacht. Als Reaktion darauf, ist die zentrale Lage Vohwinkels einerseits in ihrer wichtigen Versorgungsfunktion zu stärken. Andererseits ist der Prozess der Weiterentwicklung des bisherigen Nutzungsmixes zu begleiten, damit Vohwinkel auch in Zukunft ein funktionierendes Zentrum sein kann. Der zentrale Straßenraum der Kaiserstraße unterliegt dabei vielen sich zum Teil gegenseitig ausschließenden, Nutzungsansprüchen. Der Erfüllung der Verbindungsfunktion als Bundesstraße steht die Erhöhung der Aufenthaltsqualität (z.B. durch Vergrößerung des Seitenraums) für eine Geschäfts- und Einkaufsstraße gegenüber. Die Gewichtung der unterschiedlichen Ansprüche und die Verteilung des zur Verfügung stehenden Raums muss auch vor dem Hintergrund aktueller Herausforderungen und Entwicklungen neu bewertet werden.



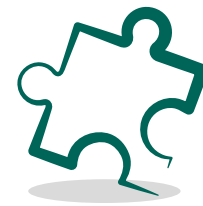
#2

„Vohwinkel wird zu einem noch lebenswerteren und klimangepassteren Zentrum!“

Damit die öffentlichen Räume dauerhaft ihre Funktion als städtische Aufenthalts- und Begegnungsräume erfüllen können, sind sie auch an die Folgen des Klimawandels anzupassen.

INTEGRATION UND VERNETZUNG

Die neue Parklandschaft die im Rahmen der BUGA erschaffen wird erzeugt mit der neuen Qualität Anpassungsbedarf in der direkten Umgebung. Im Vohwinkeler Zentrum finden in den nächsten Jahren viele Projekte statt, die das Erscheinungsbild des Stadtteils verändern. Ziel muss sein, die neuen Entwicklungen durch Verbindungen und Vernetzungen zu selbstverständlichen Bestandteilen des Stadt- und Landschaftsraum Vohwinkels werden zu lassen.



#3

„Der neue Park wird nach 2031 zu selbstverständlichen Bestandteil des Vohwinkeler Stadt- und Landschaftsraums!“

QUERSCHNITTSTHEMEN



KREISLAUFDENKEN

Transformationsprozesse im Stadtraum können zur Folge haben, dass ehemals gewerblich oder für Infrastruktur genutzte Flächen brach fallen und trotz prominenter Lage im Stadtraum ungenutzt bleiben. Eine Entwicklung dieser Lagen ist meist komplexer und kostenintensiver als eine Flächenentwicklung in Form einer Erstbebauung im Außenbereich. Diese Flächen dem Kreislauf der städtischen Flächennutzung wieder zuzuführen, ist von hoher Bedeutung. Durch eine Innenentwicklung kann die Neuinanspruchnahme von Flächen reduziert werden. Zudem profitieren Nutzungen auf Flächen im Innenbereich von einer guten Erreichbarkeit und der integrierten Lage.

Jenseits des Flächenansatzes ist das Prinzip des Ressourcenschonens auch auf Einzelgebäude anwendbar. Der Bau- und Gebäudesektor nimmt in Deutschland einen bedeutenden Anteil im Ressourcenverbrauch und bei der Erzeugung von Treibhausgasemission ein. Im Jahr 2021 waren 55% der deutschen Abfälle sowie 40% der CO₂-Emission auf Bau- und Abbrucharbeiten zurückzuführen⁰¹. Diese Werte können reduziert werden, indem eine Umbaukultur

und das Prinzip des zirkulären Bauens ein stärkerer Teil der Planungskultur werden. Die Nutzung, Umnutzung und Instandsetzung von Bestandsstrukturen soll dabei vorrangig angestrebt werden. Wird eine Neuerrichtung nötig, können während des Abbruchs Sekundärrohstoffe gewonnen werden (Urban Mining). Im Rahmen des zirkulären Bauens sind die gewonnenen Ressourcen im Neubau wiederverwendbar.

Das Querschnittsthema **KREISLAUFDENKEN** findet sich in seinen unterschiedlichen Ausprägungen in allen Handlungsfeldern wieder. Zirkularität ist als Leitgedanke bei Änderungen der Nutzung oder Gestaltung von Flächen und Gebäuden konsequent mitzudenken, um Ressourcen zu schonen. Die Flächen der alten Gärtnerei, des Lokschuppenareals, der Alten Lackfabrik Vohwinkel und auf dem Plateau der P&R-Fläche sind durch mögliche Wiedernutzung, Umnutzung oder Nutzungsintensivierung potenzielle Impulsgeber für den Stadtteil. Wird ein Neubau angestrebt, so sind sowohl in der Infrastruktur, wie auch beim Bau der Gebäude zirkuläre Ansätze zu verfolgen. Im Zentrum ist insbesondere durch Beratungsangebote eine Umbaukultur zu fördern, die den Erhalt und die Revitalisierung des Gebäudebestandes in den Fokus nimmt.

⁰¹ Baukulturbericht 2022/23, Bundesstiftung Baukultur

WIDERSTANDSFÄHIGKEIT

Die Folgen des menschengemachten Klimawandels haben direkte Auswirkungen auf Stadträume und die darin lebenden Menschen. Besonders dicht bebaute und stark versiegelte Stadt- und Zentrumsanlagen sind von den Auswirkungen, wie der Bildung von Hitzeinseln und von zunehmenden Starkregenereignissen, betroffen. Neben der städtebaulichen Dichte ist es die Topografie, die Wuppertal besonders anfällig macht. Das Zentrum Vohwinkels ist mit einem hohem Versiegelungsgrad und wenigen Freiräumen wesentlich von Hitze betroffen. Im Starkregenfall gibt es kaum Möglichkeiten zur Entlastung des Kanalsystems durch Rückhalt oder Versickerung. Besonders betroffene Bereiche sind die bebauten und unbebauten Hangbereiche der Tesche und der Straßenverlauf der Kaiserstraße. Zur Verbesserung der Lebensqualität und zum direkten Schutz der Betroffenen sind diese Auswirkungen bei allen Gestaltungsfragen oder Neuversiegelungen grundsätzlich mitzudenken und bei Planungen zu integrieren.



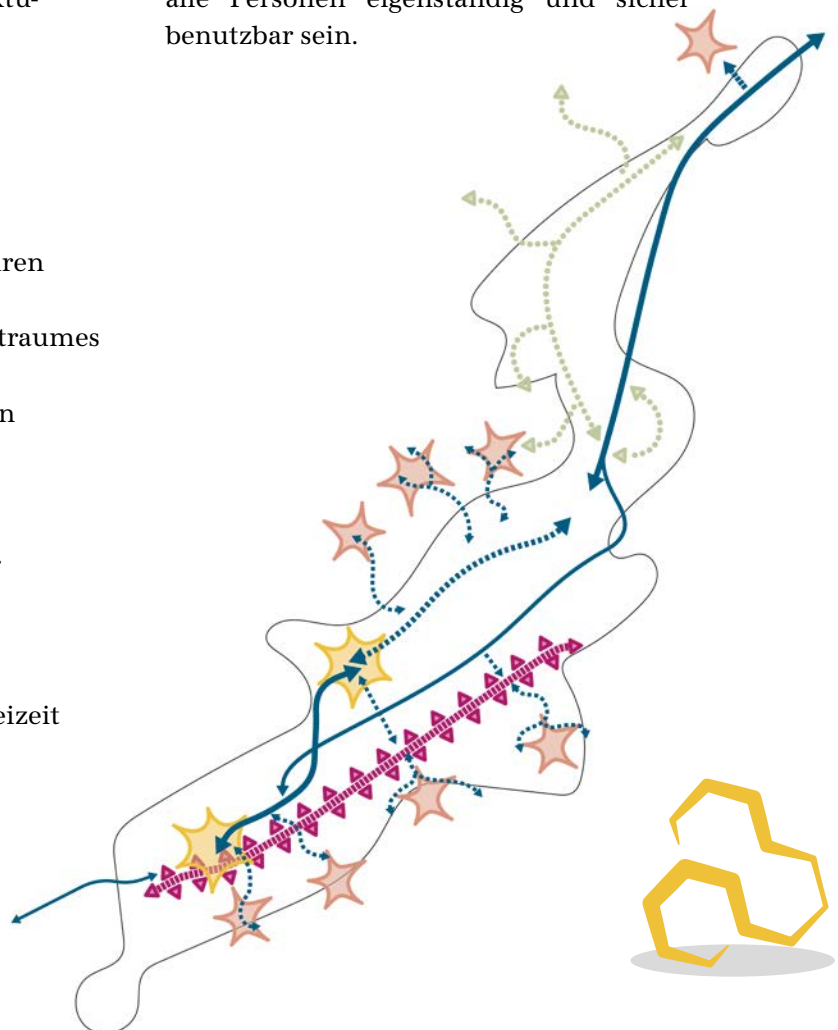
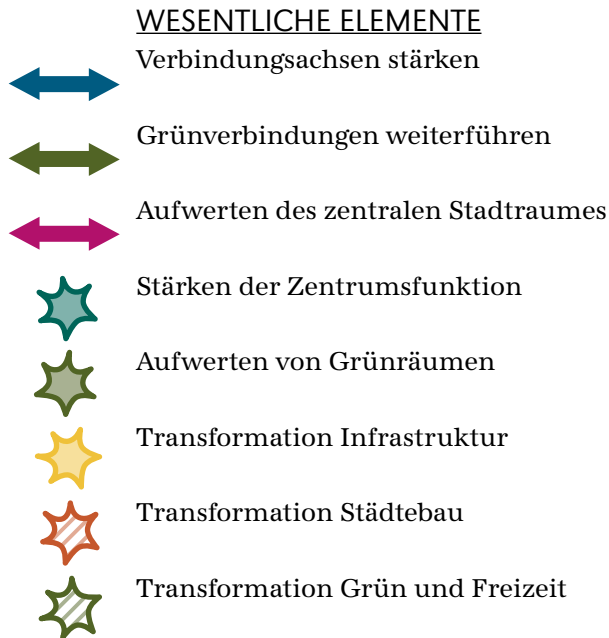
Im ISEK soll das Querschnittsthema **WIDERSTANDSFÄHIGKEIT** in allen Projekten handlungsfeldübergreifend verbessert werden. Durch multifunktional gestaltete Räume und die Integration grünblauer Infrastruktur, also naturnahen oder technischen Elementen wie Wasserflächen, Grünräume, Versickerungs- und Rückhaltebereichen, soll die Widerstandskraft des Siedlungs- und Landschaftsbereichs gegen Extremwetterereignisse gestärkt werden.

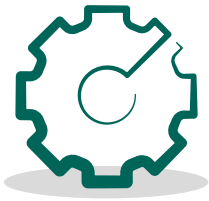
HANDLUNGSFELDER

VERNETZTE RÄUME

Das Zentrum Vohwinkel besteht aus unterschiedlichen Nutzungs- und Baustrukturen, die eine zentrenrelevante Funktion übernehmen. Das Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum entlang der Vohwinkeler und Kaiserstraße bildet einen wichtigen Anker der Versorgung für den Stadtbezirk. Die nördlich angrenzenden Mobilitätsräume des P+R-Parkplatzes inklusive der Nordbahntrasse sowie der Bahnhof Vohwinkel sind durch die Topografie und die Barriere des Bahnkörpers nur punktuell angebunden.

Projekte im Handlungsfeld **VERNETZTE RÄUME** dienen dazu, die bestehenden, teils fragmentierten Bereiche des Zentrums besser mit den angrenzenden Quartieren des Stadtbezirks zu vernetzen. Vorhandene Wegeverbindungen sind zu qualifizieren und durch neue Entwicklungen durchlässig zu gestalten. Ein Fokus liegt dabei auf der Stärkung des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs. Die Verbindungen sollen inklusiv für alle Personen eigenständig und sicher benutzbar sein.



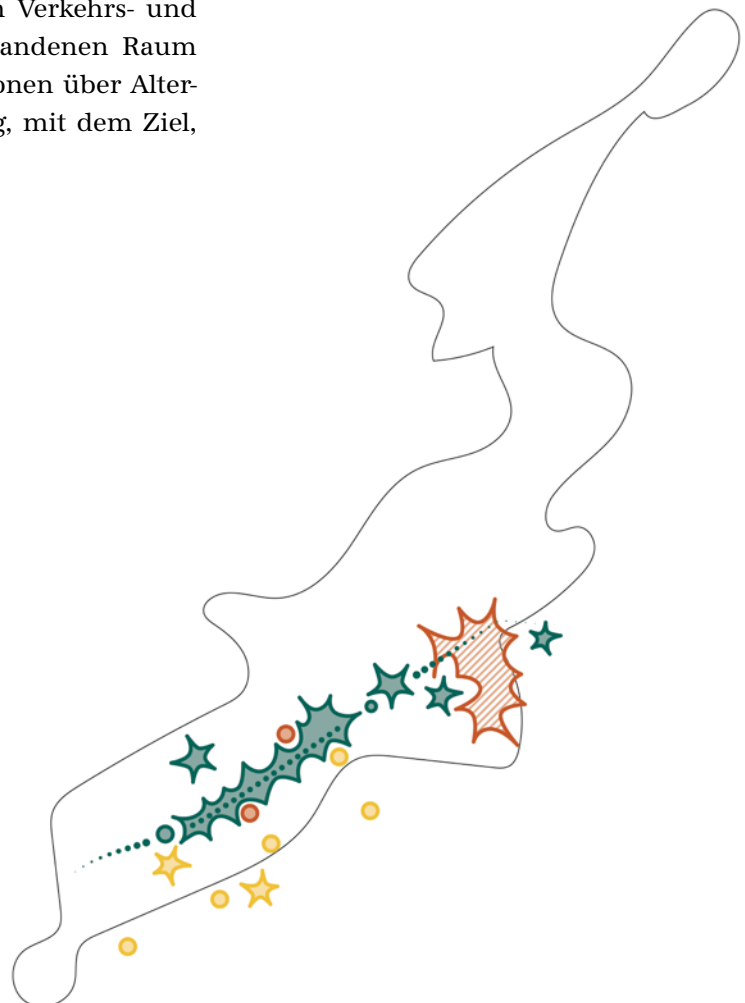


LOKALE ÖKONOMIEN









Das Funktionieren der Zentren befindet sich heute, aufgrund sich verändernder Konsumgewohnheiten, in einem Transformationsprozess. Bewährte Nutzungsstrukturen, wie die klassische Einkaufsorientierung sind dabei zunehmend rückläufig. Der Trend geht zu Lasten der Angebotsvielfalt der zentralen Lagen, die mit einem höheren Leerstand und zurückgehender Passantenfrequenz strukturell leiden. In Vohwinkel herrscht zusätzlich eine starke Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum. Der Anteil von Verkehrs- und Parkplatzflächen auf dem begrenzten vorhandenen Raum im Zentrum erzeugt bereits heute Diskussionen über Alternativen zur gegenwärtigen Verkehrsführung, mit dem Ziel,

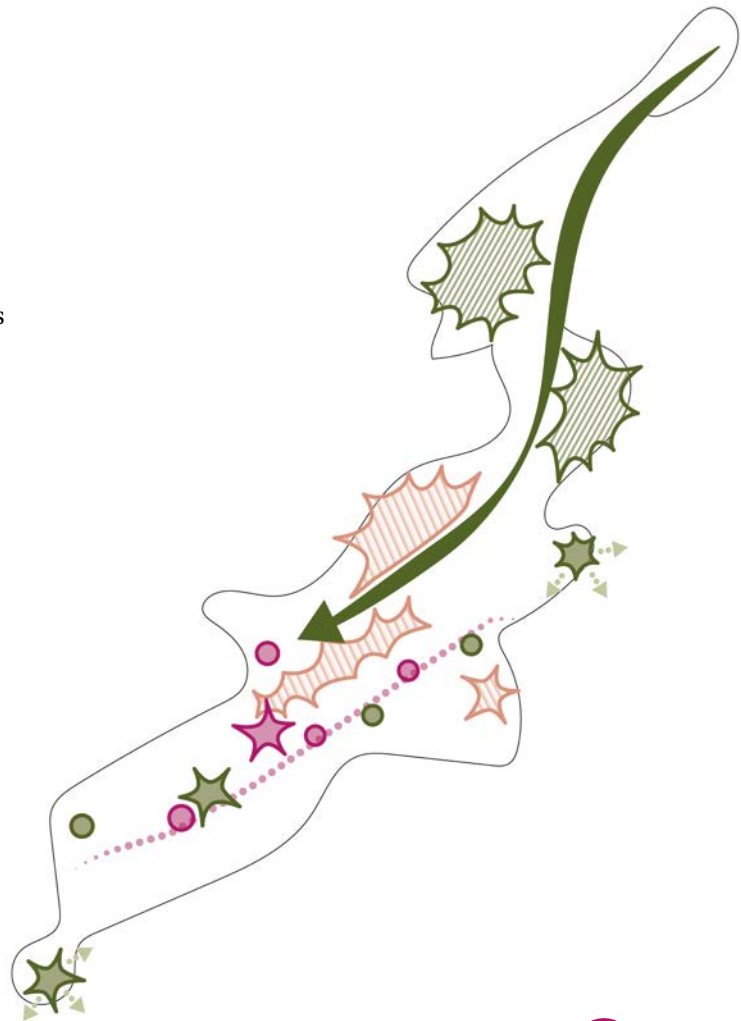
die Aufenthaltsqualität im Zentrum zu steigern. Es stellt sich die Frage, welche Qualitäten und Nutzungen ein Zentrum in Zukunft lebenswert machen werden.

Diese komplexen Transformationsprozesse sollen Projekte im Handlungsfeld **LOKALE ÖKONOMIEN** begleiten. Das Zentrum Vohwinkel soll in seiner Funktion erhalten und gestärkt werden, um weiterhin ein funktionsfähiger und qualitativvoller Raum des Wirtschaftens zu sein. Die klassischen Zentrumsnutzungen sind gegebenenfalls dort, wo nicht mehr funktionsfähig, durch weitere attraktive Angebote zu ergänzen.



39 Handlungsfeld im Raum: Lokale Ökonomien

- WESENTLICHE ELEMENTE**
-  Verbindungsachsen stärken
 -  Grünverbindungen weiterführen
 -  Aufwerten des zentralen Stadtraumes
 -  Stärken der Zentrumsfunktion
 -  Aufwerten von Grünräumen
 -  Transformation Infrastruktur
 -  Transformation Städtebau
 -  Transformation Grün und Freizeit



40 Handlungsfeld im Raum: Orte des Stadtlebens



ORTE DES STADTLIBENS

Die Funktion des Vohwinkeler Zentrums geht weit über die Nutzung als Geschäftszentrum hinaus. Neben hochwertigem wie bezahlbarem Wohnraum, ist das Wohnumfeld mit Freiräumen und Wohnfolgeeinrichtungen eine wichtige Stellschraube um zentrumsnahes Wohnen dauerhaft attraktiv zu machen.

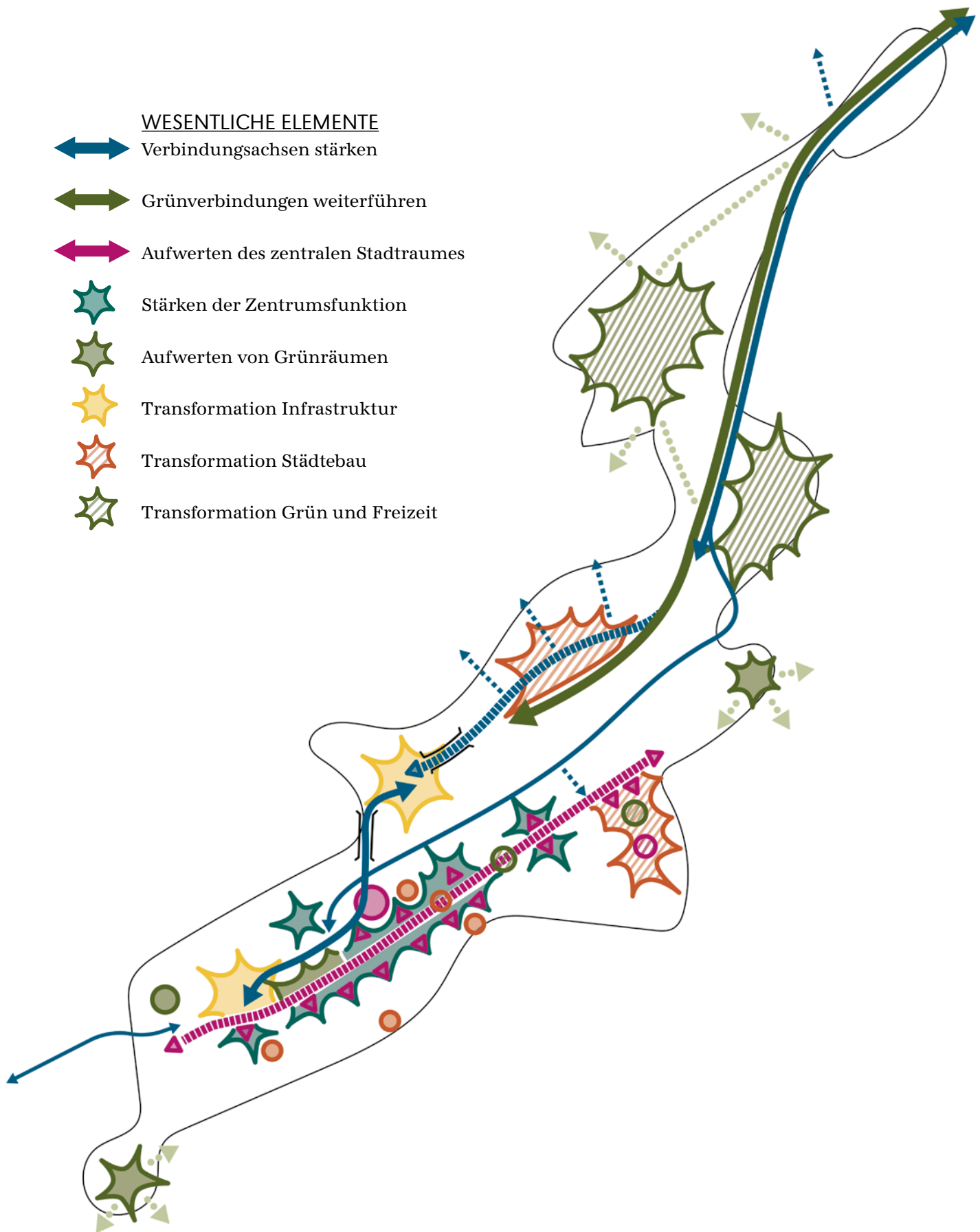
Um Vohwinkel als Wohn- und Lebensstandort noch attraktiver zu gestalten, sollen Projekte im Handlungsfeld **STADTLIBEN** vielfältige Wohnlagen und einen urbanen Nutzungsmix in Neubau und Bestand fördern. Damit sind die Anforderungen an

ein zeitgemäßes Wohnumfeld, wie hochwertige Aufenthalts- und Freiräume, soziale Einrichtungen, eine gute Mobilitätsinfrastruktur und wohnortnahe Versorgungsangebote in Vohwinkel weiter zu stärken und zu ergänzen. Die Teilhabe an den anstehenden Veränderungen im Stadtraum ist dabei ein wichtiger Aspekt zur Steigerung der Identifikation der VohwinkelerInnen mit ihrem gemeinsamen Zentrum.

RÄUMLICHES LEITBILD

LEITBILD STRUKTURELLEN WEITERENTWICKLUNG:

Aus den beschriebenen Handlungsfeldern und ihrer Verortung im Raum lässt sich eine übergreifende räumliche Struktur ableiten. Diese Überlagerung der Handlungsfelder ist eine grafische Abstraktion der Entwicklungsziele. Sie soll als räumliches Leitbild der Kommunikation der Ziele dienen.



PROJEKTSTECKBRIEFE

PROJEKTÜBERSICHT

Zur Umsetzung des Entwicklungskonzeptes wurden elf Projekte ausgearbeitet, um vorhandene Missstände zu beheben und Qualitäten im Stadtraum zu sichern oder zu schaffen. Begleitende Projekte werden informativ dargestellt.

Folgende Projektsteckbriefe wurden gebildet:

1. QUARTIERSGERECHTE MOBILITÄT	58
2. STATIONSGARTEN	62
3. LIENHARDPLATZ	66
4. GRÜNE TRITTSTEINE.....	70
5. BAHNHOF VOHWINKEL	74
6. LOKSCHUPPENAREAL	78
7. ANBINDUNG LÜNTENBECK.....	82
8. ZENTRUMSENTWICKLUNG	86
9. UNTERSTÜTZUNG PRIVATER INVESTITIONEN..	90
10. FREIRÄUME TESCHER WIESEN	94
11. PLATEAU BAHNHOF SÜD.....	98

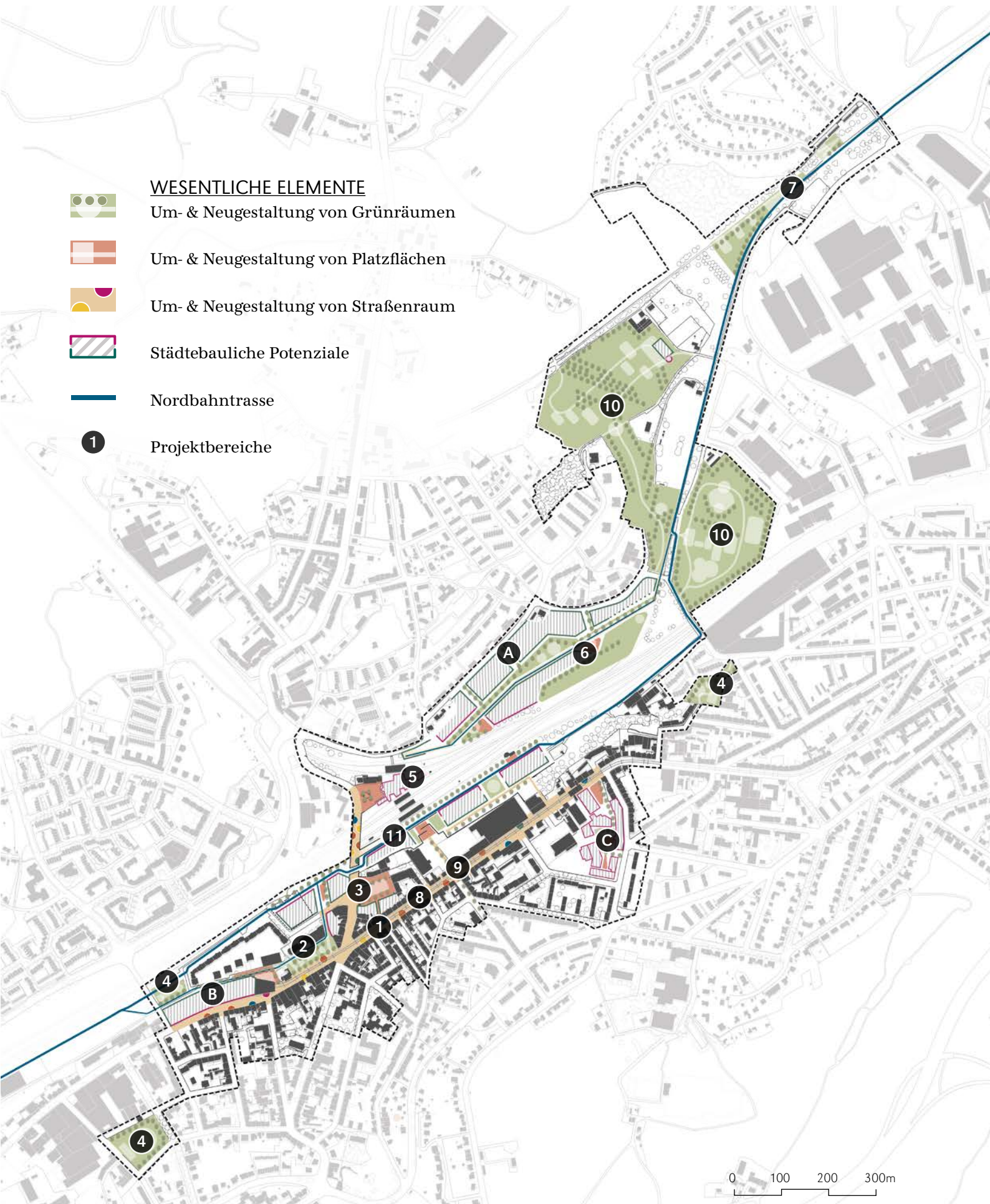
Begleitende Projekte ohne Steckbrief:

A. WOHNQUARTIER LOKSCHUPPENAREAL
B. NEU-& UMBAU WAGENHALLE VOHWINKEL
C. STADTQUARTIER ALTE LACKFABRIK

Die Projekte sind im Rahmenplan dargestellt.

Im Rahmen der Realsisierung des ISEKs wurden Maßnahmen identifiziert, für die ein Antrag auf Aufnahme in das Programm der Städtebauförderung beabsichtigt ist. Begleitende Maßnahmen ohne oder mit anderen Förderzugängen sind im Sinne der integrierten Gesamtplanung aufgeführt und entsprechend markiert.

Der Planungshorizont der Gesamtmaßnahme umfasst rund zehn Jahre. Einzelprojekte mit besonders langfristiger Entwicklungsperspektive jenseits dieses Horizonts sind besonders vermerkt.



1. QUARTIERSGERECHTE MOBILITÄT

Nutzergerechte Verkehrsflächen im Zentrum, die sowohl leistungsfähig als auch unterschiedlichen Anforderungen an den Raum gerecht werden



43 Beispielhafte Darstellung einer vielfältig genutzten Kaiserstraße

ELEMENTE DER HANDLUNGSFELDER



Stärkung der Verbindung der Kaiserstraße und Vohwinkeler Straße, insbesondere für den Fußverkehr im Nahversorgungszentrum, Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs entlang der Bahnstraße durch Qualität der Verbindung und Gestaltung der Bahnunterführung



Veränderung der Gestaltung im Straßenverlauf der Kaiser- und Vohwinkeler Straße für mehr Aufenthaltsqualität, und höhere Widerstandskraft gegen Hitze und Starkregen



Enge Abstimmung möglicher Planungsvarianten mit NutzerInnen und Gewerbetreibenden vor Ort

ZEITHORIZONT

Die gegenwärtige Verkehrssituation und die daraus resultierende mangelhafte Aufenthaltsqualität im Straßenraum sind ein Belastungsfaktor für das Zentrum. Eine erforderliche Verbesserung ist eng verknüpft mit dem langfristigen Erhalt und der Stabilisierung der Zentrumsfunktionen. Die Untersuchung, das Konzept und die Realisierung sind zeitlich priorisiert zu behandeln. Die Umsetzung wird voraussichtlich abschnittsweise erfolgen, weil daraus unterschiedliche Projekte abgeleitet werden.

- Maßnahmen voraussichtlich mit Städtebaufördermitteln
- Begleitende Maßnahmen ohne Städtebaufördermittel

UMSETZUNGSSCHRITTE

Sofortmaßnahme
vorlaufend

1. TEMPORÄRE PARKLETS

- Kurzfristig Aufenthaltsqualität in Kaiserstraße und Vohwinkeler Straße schaffen

Möglichkeiten
kurzfristig

2. VERKEHRSUNTERSUCHUNG

- Grundlagenermittlung zu Verkehrsströmen
- Prüfung möglicher Varianten zur Umgestaltung des Straßenraumes

Gesamtkonzept
kurzfristig

3. ERSTELLEN DES KONZEPTE

- Umsetzungsplanung der Vorzugsvariante
- Begleitende Zielgruppenbeteiligung

Realisierung
mittel- bis langfristig

4. ABSCHNITTSWEISE UMSETZUNG

- Realisierung des Konzeptes in mehreren Bauabschnitten
- Zeitliche Priorisierung wichtiger Verbindungsachsen
- Zeitliche Abstimmung mit anderen Projekten
- Konzeptbedingt Prüfung ergänzender Förderzugänge für Teilbereiche

Highlights
mittelfristig

5. UMGESTALTUNG TUNNEL BAHNSTRASSE

- Künstlerische Inszenierung mit hohem gestalterischem Anspruch
- Beseitigung eines Angstraumes
- Prioritäres Projekt aus der Beteiligung
- Einzigartigkeit stärkt Identität Vohwinkels

PROJEKTZIELE

Ziel des Projektes ist eine quartiersgerechte Umgestaltung der öffentlichen Straßenräume von Kaiserstraße, Vohwinkeler Straße und Bahnstraße. Die Anforderungen an die verkehrliche Leistungsfähigkeit sind dabei genauso zu berücksichtigen wie die Anforderungen, die sich aus der Funktion als Nebenzentrum ergeben. Durch die Umgestaltung der Straßenräume soll die Aufenthaltsqualität gestärkt, kleinteilige Erreichbarkeiten sichergestellt und im Ergebnis die Attraktivität erhöht werden. Weitere Ziele im Rahmen der Umgestaltung sind die Verringerung von Verkehrslärm und die Anpassung an Klimafolgen.

Durch die Umgestaltung wird das Zentrum in seiner stadträumlichen Funktion gestärkt, um sowohl als Versorgungsbereich wie auch als wichtiger Identifikationsort Vohwinkels zu dienen.

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

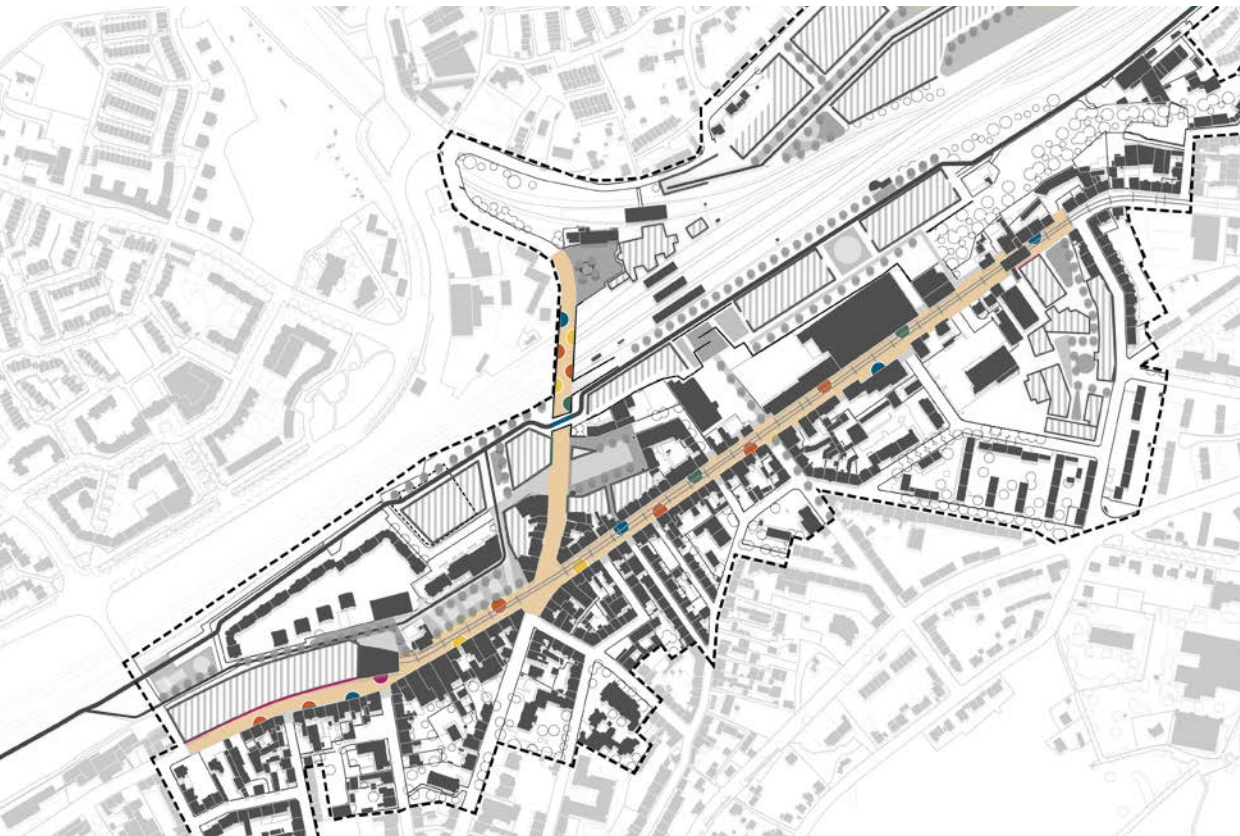
Der Bereich der Maßnahme umfasst die zentrale Straßenachse der Vohwinkeler und Kaiserstraße zwischen der Langen Brücke im Westen und der Stackenbergstraße im Osten. Die ab dem Kaiserplatz in nördlicher Richtung verlaufende Bahnstraße verbindet die zentrale Straßenachse mit dem Bahnhof Vohwinkel.

Bereits kurzfristig werden durch temporäre Begrünungen und Sitzgelegenheiten Aufenthaltsbereiche im Straßenraum geschaffen. Die Parklets bilden die Möglichkeiten, das Zentrum attraktiver zu gestalten und den Straßenraum zu beleben. Diese kurzfristige Intervention ist ein vorläufiger Test für mögliche langfristige Veränderungen im Straßenraum. Gleichzeitig wird eine umfassende Verkehrsuntersuchung für das Vohwinkeler Zentrum Bewertungsgrundlagen zu Verkehrsmengen und Parkraumnutzung sammeln und mögliche Szenarien einer Umgestaltung untersuchen und miteinander vergleichen.

Eine abgestimmte Vorzugsvariante soll unter Beteiligung der NutzerInnen und Gewerbetreibenden im Detail ausgearbeitet und kurz- bis mittelfristig abschnittsweise umgesetzt werden. Je nach Grad der Veränderung wird voraussichtlich nicht der Gesamttraum im Entwicklungshorizont dieses ISEK umgesetzt werden können. Priorisiert werden kurz- bis mittelfristig, die zentralen Stadträume am Kaiserplatz und die Verbindung zum Bahnhof über die Bahnstraße.

Zur Minderung des Angstraums wird die Unterführung der Bahnstraße künstlerisch aufgewertet und in Szene gesetzt. Der wichtige Verbindungsbereich zum Bahnhof wird mittels eines Konzeptes umgestaltet, um zu einem einzigartigen Markenzeichen Vohwinkels mit Wiedererkennungswert zu werden.

PROJEKTAREAL



44 Verortung der zentralen Verkehrsräume im Vohwinkeler Zentrum

Skizze o. M. ▲

STIMMEN DES BETEILIGUNGSVERFAHRENS



Die Kaiserstraße sollte vollständig für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. // Die Kaiserstraße sollte verkehrsberuhigt werden und ein Shared Space sein. // Die Kaiserstraße sollte mindestens nachts weiterhin Tempo 50 sein.



Es sollen bestehende Parkplätze, ähnlich wie in der Luisenstraße, umgenutzt werden und Gastronomie auch Außenbereiche erhalten.



Der Straßenraum sollte aufgewertet und stärker begrünt werden. Die Übergangsmöglichkeiten entlang der Kaiser- & Vohwinkeler Straße sollen verbessert werden.



Die Bahnunterführung zum Bahnhof ist heute ein Angstraum und soll angenehmer werden.

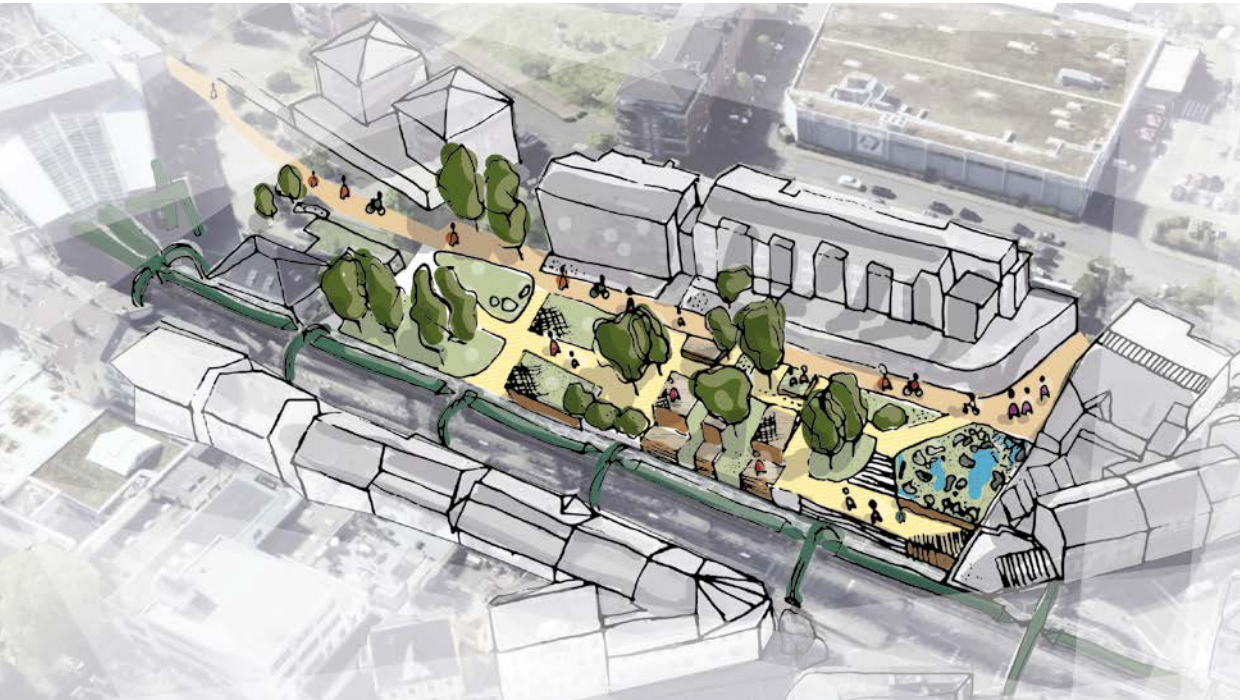


Die Fußwegeverbindungen, besonders zwischen Bahnhof und Schwebebahnhaltestelle, soll verbessert und besser beschildert werden.

Abgebildet ist eine Auswahl der Inhalte aus der Beteiligung. Eine detaillierte Zusammenfassung der Ergebnisse findet sich in einem eigenen Dokument.

2. STATIONSGARTEN

Umgestaltung des Stationsgartens für mehr Nutzungsmöglichkeiten, Aufenthaltsbereiche und Grünvolumen zentral in Vohwinkel



45 Mögliche Umgestaltung des Stationsgartens mit diversen Nutzungsbereichen und Wegeverbindungen

ELEMENTE DER HANDLUNGSFELDER



Öffnung und Umgestaltung des Stationsgarten für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Diversifizierung der Nutzungen. Attraktivitätssteigerung der zentralen Grünfläche für verschiedene Zielgruppen



Klimaangepasste Planung mit Verschattung, multifunktionaler Nutzung und Erweiterung des vorhandenen Vegetationsanteils, Integration von Elementen der wassersensiblen Stadtplanung sowie Maßnahmen zur Reduktion der thermischen Belastung



Verbesserte Wegeführung der Nordbahntrasse und Aufwertung der fußläufigen Verbindungen zwischen dem Vohwinkeler Zentrum, der Schwebbahn und dem Bahnhof Vohwinkel



Nachhaltiger Umgang mit vorhandenen Ressourcen, wie der Mauer zur Vohwinkeler Straße, Erhalt oder Weiterverwendung der hochwertigen Natursteine bei einer Umgestaltung

ZEITHORIZONT

Der Stationsgarten ist die einzige zentrale Grünfläche im Stadtbezirk. Ihr kommt dauerhaft für das Zentrum, als Teil der Achse zwischen Schwebebahnstation und Bahnhof Vohwinkel eine besondere Relevanz zu. Daher soll eine neue Planung dieses Freiraums mit einem Beteiligungs- und Qualifizierungsverfahren kurzfristig durchgeführt und das Ergebnis bereits in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Eine enge zeitliche und inhaltliche Abstimmung mit der Entwicklung und Gestaltung der angrenzenden Straßenräume ist sinnvoll.

Parallel sollen die Grundstückseigentümer der angrenzenden Parzellen aktiviert werden, die an den Stationsgarten angrenzenden Flächen zu gestalten.

- Maßnahmen voraussichtlich mit Städtebaufördermitteln
- Begleitende Maßnahmen ohne Städtebaufördermittel

UMSETZUNGSSCHRITTE

Kommunikation

kurzfristig



1. AKTIVIERUNG ANLIEGENDER GRUNDSTÜCKSEIGENTÜMER

- Verbesserung der Platzrandgestaltung & Integration in Planungsprozess

Beteiligung & Qualifizierung

kurzfristig



2. BETEILIGUNGS- & QUALIFIZIERUNGSVERFAHREN ZUR NEUGESTALTUNG DES STATIONSGARTENS

- Qualifizierungsverfahren aufgrund der herausragenden Lage im Zentrum
- begleitende Beteiligung der NutzerInnen zu konkreten Umsetzungsideen

Realisierung

mittelfristig



3. UMSETZUNG DER NEUPLANUNG DES STATIONSGARTENS

- bauliche Umsetzung der abgestimmten Planung

PROJEKTZIELE

Durch die Neugestaltung des Stationsgartens soll die Anlage qualifiziert werden, sodass sie den Anforderungen an eine innerstädtische, multifunktionale Grünfläche gerecht werden kann. Der Stationsgarten ist ein wichtiger Aufenthaltsraum und soll durch die Schaffung von vielfältigen Nutzungsbereichen und Spielmöglichkeiten unterschiedliche Zielgruppen ansprechen und gleichzeitig den wachsenden klimatischen Anforderungen gerecht werden.

Durch die Anbindung an die Schwebebahn und den Bahnhof Vohwinkel ist der Transitraum eine wichtige Fußwegeverbindung und in dieser Funktion zu stärken. An der nördlichen Begrenzung verläuft die Nordbahntrasse, die an der Stelle das Vohwinkeler Zentrum anbindet.

Der Stationsgarten ist aufgrund seiner Größe und der vielfältigen Nutzungsansprüche in einem Wettbewerbsverfahren so zu qualifizieren und im Anschluss entsprechend zu gestalten, dass er diesen Anforderungen gerecht wird.

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Die Maßnahme umfasst die Grünfläche des Stationsgartens sowie den nördlich angrenzenden Straßenraum.

Aufgrund der Komplexität des Raumes und seiner unterschiedlichen Ansprüche ist vorgesehen, das Qualifizierungsverfahren mit einer vorgeschalteten Öffentlichkeitsbeteiligung zu begleiten. Auf dem Weg soll zum einen eine hochwertige Gestaltung sichergestellt werden. Zum anderen können Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung in die Planung eingehen.

Im Anschluss an das Qualifizierungsverfahren folgt die weitere Planung und schließlich der Umbau in enger Abstimmung zu den Planungen und Konzepten der angrenzenden Projektbereiche.

PROJEKTAREAL



46 Verortung des Stationsgartens im Vohwinkeler Zentrum

Skizze o. M. ▲

STIMMEN DES BETEILIGUNGSVERFAHRENS



Es sollten im Stationsgarten mehr Spielgeräte, ein Trinkwasserbrunnen und ein Bücherschrank aufgestellt werden. Der Raum sollte kinderfreundlich gestaltet werden.



Auf einer Fotoplattform im Stationsgarten können sich BesucherInnen mit der Schwebebahn fotografieren.



Die Radwegführung der Nordbahntrasse am Stationsgarten sollte verbessert und der Verlauf besser ausgeschildert werden.



Es braucht am Stationsgarten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und E-Scooter.

Abgebildet ist eine Auswahl der Inhalte aus der Beteiligung. Eine detaillierte Zusammenfassung der Ergebnisse findet sich in einem eigenen Dokument.

3. LIENHARDPLATZ

Ein zentraler öffentlicher Raum Vohwinkels mit Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten für alle BürgerInnen und BesucherInnen des Stadtteils



47 Projektskizze eines möglichen umgestalteten Lienhardplatzes mit Begrünung und Sitzgelegenheiten

ELEMENTE DER HANDLUNGSFELDER



Verbesserung der Fußwegeverbindungen zum Lienhardplatz und Anbindung an angrenzende Stadträume wie der Kaiserstraße, dem Stationsgarten und der P+R-Fläche



Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität auf dem Platz durch Begrünung, Stadtmobiliar und Platzgestaltung ohne die gegenwärtige Marktnutzung einzuschränken



Belebung des Platzes durch Unterstützung der Ansiedlung von Gastronomie auf angrenzenden Grundstücken oder der Platzfläche selbst; Schaffung einer zentralen öffentlichen Toilettenanlage



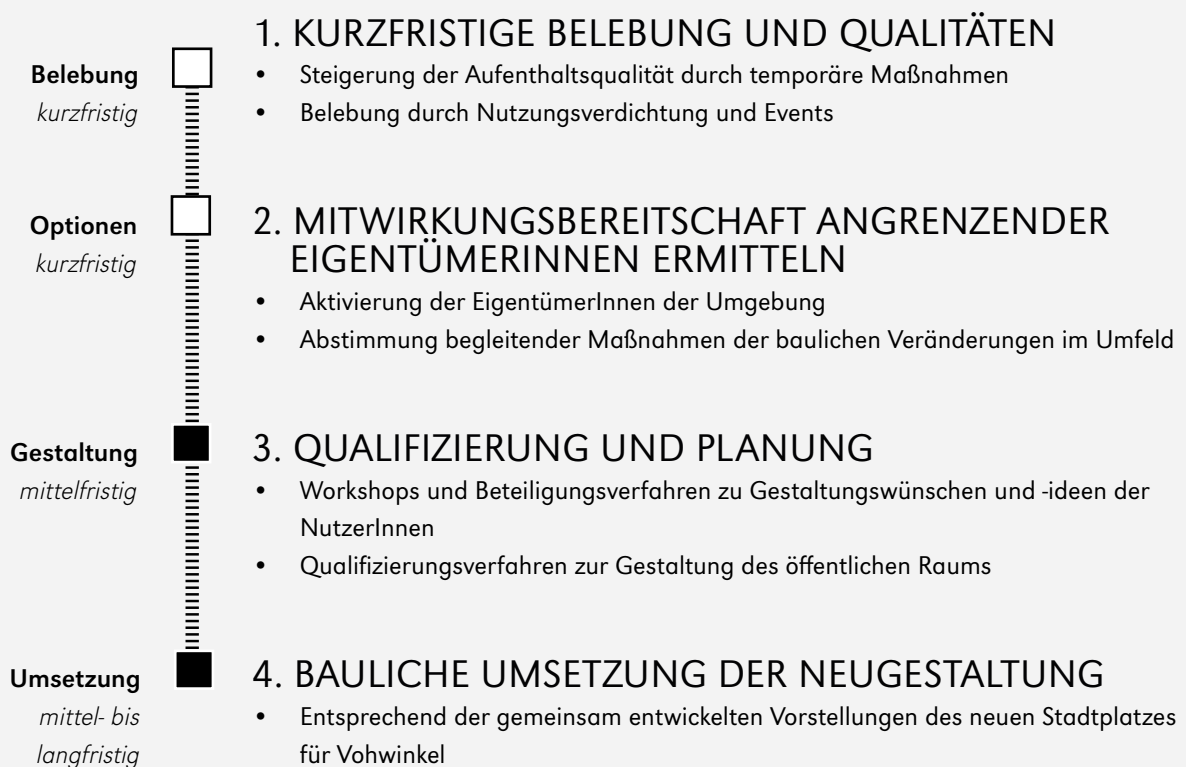
Klimatische Verbesserungen durch Verringerung der versiegelten Fläche, mehr Schatten und Begrünung sowie einer Gestaltung mit Wasserelementen

ZEITHORIZONT

Trotz eines hohen Handlungsbedarfs sind mögliche Entwicklungsperspektiven zur Gestaltung des Lienhardplatzes eng mit der näheren Umgebung abzustimmen, um die Integration des Platzes zu verbessern. Durch kurzfristige und temporäre Maßnahmen soll die Aufenthaltsqualität verbessert und eine Belebung des Platzes erreicht werden. Mittel- bis langfristig soll eine dauerhafte Gestaltung entwickelt und umgesetzt werden.

- Maßnahmen voraussichtlich mit Städtebaufördermitteln
- Begleitende Maßnahmen ohne Städtebaufördermittel

UMSETZUNGSSCHRITTE



PROJEKTZIELE

Der Lienhardplatz ist als einziger Stadtplatz im Zentrum Vohwinkels von hoher Bedeutung. Statt in erster Linie als Marktplatz und gelegentliche Veranstaltungsfläche zu dienen, soll der Platz durch eine Neugestaltung ein breiteres Nutzungsspektrum erhalten und attraktiver werden. Dabei sind die Platzrandbereiche, die derzeit teils rückwärtige Grundstücksbereiche ohne Bezug zum Platz sind, besser genutzt und angebunden werden.

Die geplante Nutzungsverdichtung soll den Bedarf von versiegelten Flächen für einen Marktplatz mit den Anforderungen der Klimafolgenanpassung, wie z.B. Verschattung, Begrünung und Wasserelementen verbinden.

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Das Projektareal umfasst den Lienhardplatz und die direkt nördlich angrenzende Lienhardstraße. Die westlich anschließende Bahnstraße wird im Projekt „Quartiersgerechte Mobilität“, S. 60 betrachtet, die Maßnahmen sind eng miteinander abzustimmen.

Die Aufenthaltsqualität des Lienhardplatzes soll durch kleinteilige, temporäre Maßnahmen, wie Mobiliar und Events gesteigert werden, damit der Platz in seiner Funktion als zentraler Stadtplatz wieder wahrgenommen und angenommen wird. Parallel wird die Mitwirkungsbereitschaft angrenzender EigentümerInnen für eine dauerhafte Umgestaltung des Platzes abgefragt. Mittelfristig werden Beteiligungsworkshops zu konkreten Gestaltungsfragen und ergänzenden Nutzungen durchgeführt, um Varianten für eine mögliche Entwicklung des Platzes zu sammeln. In einem Qualifizierungsverfahren soll die neue Platzgestaltung ausgearbeitet und im Anschluss umgesetzt werden.

PROJEKTAREAL



48 Beispielhafte Darstellung des Lienhardplatzes

Skizze o. M. ▲

STIMMEN DES BETEILIGUNGSVERFAHRENS



Der Lienhardplatz sollte feste oder temporäre Gastronomie mit Außenbereichen auf der Platzfläche und Events mit musikalischen Angeboten bekommen.



Der Fußweg zur Kaiserstraße ist schlecht gepflegt und nicht barrierefrei. Er sollte aufgewertet werden.



Der Lienhardplatz braucht mehr Grün, Sitz- und Spielmöglichkeiten, einen Trinkwasserspender und Wasserfontänen.



Die öffentliche Toilette befindet sich heute versteckt in der Ecke des Platzes. Sie muss zentraler und besser einsehbar sein.

Abgebildet ist eine Auswahl der Inhalte aus der Beteiligung. Eine detaillierte Zusammenfassung der Ergebnisse findet sich in einem eigenen Dokument.

4. GRÜNE TRITTSTEINE

Aufwertung und Ergänzung der Freiräume, der Spielplätze und der Sportanlagen in Randbereichen als ein System wohnortnaher Erholungsbereiche



49 Eine klimaangepasste Neugestaltung des Spielplatzes und des Sportbereichs an der Stormstraße bilden ein Aufenthaltsbereich und eine fußläufige, grüne verbindungsachse

ELEMENTE DER HANDLUNGSFELDER



Verbesserung der Verfügbarkeit wohnortnaher, öffentlicher Grünräume mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität rund um das dicht bebaute Zentrum



Erhöhen des Grünanteils, der Verschattung und Reduktion der versiegelten Flächen für eine geringere thermische Belastung an Hitzetagen

ZEITHORIZONT

Die Umgestaltung und Aufwertung der öffentlichen Freiräume wird zeitlich gestaffelt über die Umsetzungszeit des ISEK umgesetzt. Eine Neugestaltung des Corneliusplatz befindet sich bereits in Vorbereitung und kann kurzfristig umgesetzt werden. Weitere dezentrale Einzelmaßnahmen rund um das Zentrum sollen mittel- bis langfristig folgen.

- Maßnahmen voraussichtlich mit Städtebaufördermitteln
- Begleitende Maßnahmen ohne Städtebaufördermittel

UMSETZUNGSSCHRITTE

- | | | |
|---|--|---|
| <p>Realisierung
<i>kurzfristig</i></p> | <p><input checked="" type="checkbox"/></p> | <p>1. NEUGESTALTUNG DES CORNELIUSPARKS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instandsetzen des Spielplatzes • Klimaangepasste Umgestaltung der weiteren Freiflächen der Parkanlage |
| <p>Realisierung
<i>mittelfristig</i></p> | <p><input checked="" type="checkbox"/></p> | <p>2. NEUGESTALTUNG DES SPORTBEREICHS STORMSTRASSE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instandsetzen des Sportbereichs und der dazugehörigen Freiflächen |
| <p>Realisierung
<i>mittelfristig</i></p> | <p><input type="checkbox"/></p> | <p>3. NEUGESTALTUNG SPIELPLATZ STORMSTRASSE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instandsetzen des Spielplatzes und der dazugehörigen Freiflächen |
| <p>Realisierung
<i>Mittel- bis langfristig</i></p> | <p><input type="checkbox"/></p> | <p>3. ÖFFNUNG DER FREIRAUMBEREICHE DER ALTEN LACKFABRIK</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung durch den Projektentwickler im Rahmen des Umnutzungskonzeptes • Entsiegelung der ehemaligen Lager- & Logistikflächen, Schaffen von Aufenthaltsqualität und Verbindungswege |
| <p>Realisierung
<i>langfristig</i></p> | <p><input type="checkbox"/></p> | <p>4. NEUGESTALTUNG SPIELPLATZ ZUR LANGEN BRÜCKE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instandsetzen des Spielplatzes nach Fertigstellung des Neubaus der Wagenhalle |

PROJEKTZIELE

Das Projekt soll durch die schrittweise Aufwertung der dezentralen Spielplätze und Grünflächen Erholungsorte rund um die Mitte des Stadtbezirks schaffen, um das geringe Angebot zentraler Grünräume zu kompensieren. Durch die Kleinteiligkeit der Maßnahmen sollen dabei wohnortnahe Angebote für die BewohnerInnen des Zentrums geschaffen werden, die sich wie Trittsteine entlang des linearen Zentrumsverlaufs der Vohwinkeler- und Kaiserstraße aufreihen.

Die Einzelmaßnahmen ergänzen dabei den Stationsgarten, als wichtigsten Freiraum des Zentrums, der im Rahmen eines eigenen Projektes gestaltet wird.

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

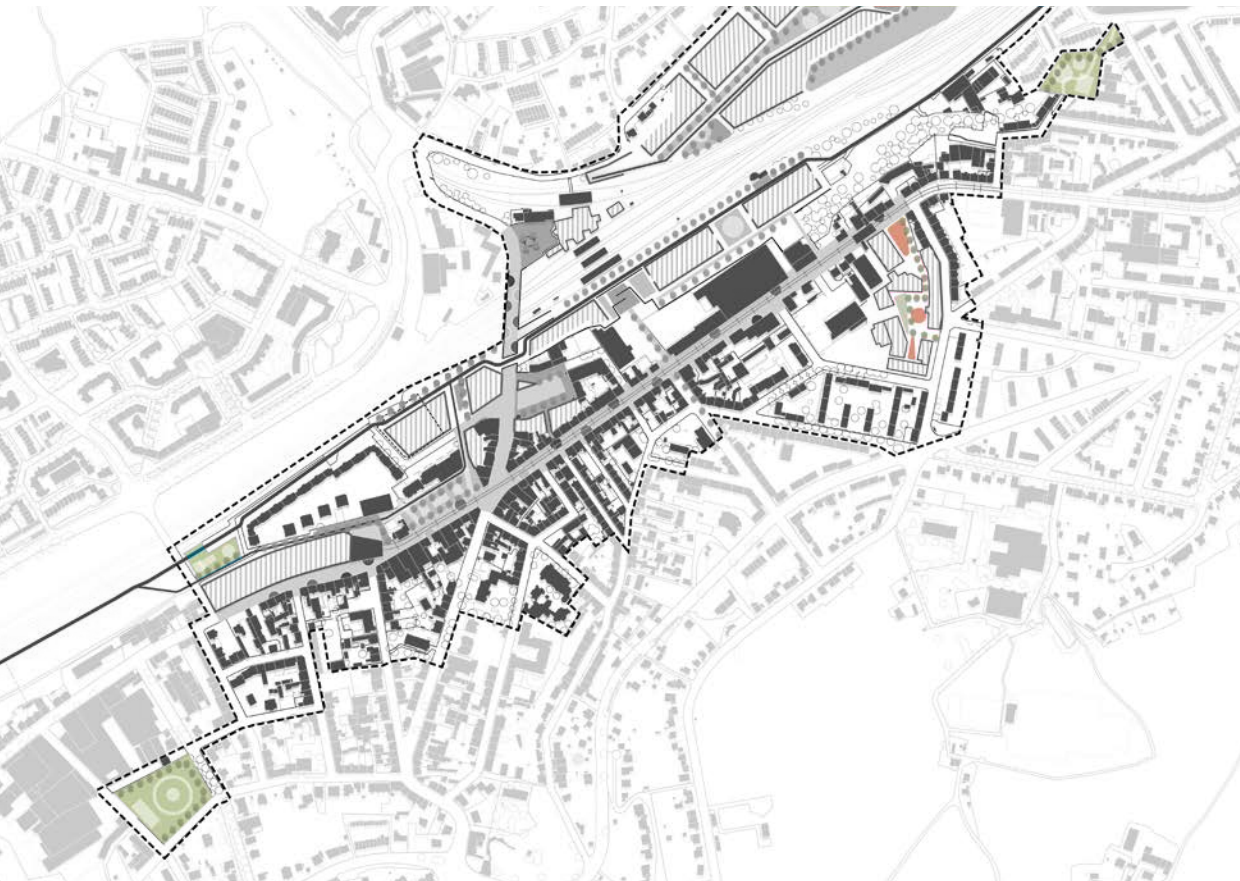
Der Maßnahmenbereich umfasst mehrere dezentrale Freiräume und Spielplätze im Innenstadtrandbereich Vohwinkels.

Die Fläche des Corneliusparks und der Sportbereich Stormstraße werden kurz- bis mittelfristig instandgesetzt und klimagerecht umgestaltet. Sie sollen zeitlich zügig umgesetzt und Teil der ersten erkennbaren Veränderung im Zentrum Vohwinkels sein.

Bei der privaten Entwicklung der Alten Lackfabrik plant der Eigentümer eine teilweise Entsiegelung und Öffnung des heute unzugänglichen Privatareals. In weiteren Abstimmungen soll eine mögliche öffentliche Zugänglichkeit der Freiraumbereiche thematisiert werden.

Langfristig soll außerdem der Spielplatz zur Langen Brücke, der sich in unmittelbarer Nähe zur geplanten Baustelle der Wagenhalle befindet, nach den Bauarbeiten der Wuppertaler Stadtwerke wiederhergestellt werden.

PROJEKTAREAL



50 Abbildung der dezentralen Grünräume verteilt in Vohwinkel

Skizze o. M. ▲

STIMMEN DES BETEILIGUNGSVERFAHRENS



Die Spielplätze in Vohwinkel sollen modernisiert und umgebaut werden, um diese kindersicher und attraktiv zum Zeit verbringen zu machen.



Spielplätze lassen sich mit mehr Grünflächen zur Erholung für Erwachsene verbinden. Außerdem sollte es mehr Sportmöglichkeiten draußen geben.



Bestehende Spielplätze sollten erneuert werden, zum Beispiel der Spielplatz an der Corneliusstraße. Drei Spielmöglichkeiten sind zu wenig. Sie sind zu alt und zum Teil verkommen.

Abgebildet ist eine Auswahl der Inhalte aus der Beteiligung. Eine detaillierte Zusammenfassung der Ergebnisse findet sich in einem eigenen Dokument.

5. BAHNHOF VOHWINKEL

Aufwertung des historischen Gebäudeensembles und Verbesserung der Anbindung an den Knotenpunkt des Öffentlichen Verkehrs



51 Der Bahnhof Vohwinkel wird zur BUGA und darüber hinaus eine noch wichtigere Verbindungsfunktion zwischen Zentrum und Tesche einnehmen

ELEMENTE DER HANDLUNGSFELDER



Barrierefreier, leistungsfähiger Anschluss des Bahnhofs an den Siedlungsbereich Tesche, das neu entstehende Quartier Lokschuppen und direkte Anbindung an die Nordbahntrasse



Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Bahnhofsvorplatzes und Maßnahmen zur Begrünung und Verschattung zur Reduktion der thermischen Belastung



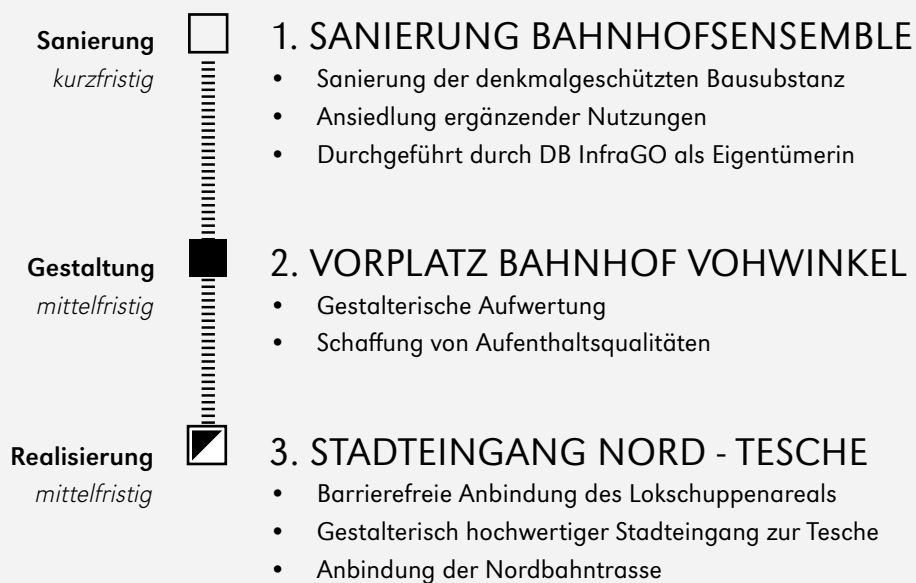
Instandsetzung und dauerhafter Erhalt des historischen, denkmalgeschützten Bahnhofensembles Vohwinkel

ZEITHORIZONT

Als Ankunftsort ist der Bahnhof mit der geplanten Verbindung zum Kernareal Tesche ein wichtiges Element für die BUGA. Das Bahnhofsgebäude soll saniert und instandgesetzt werden, um dem Stadtteil als attraktiver Verkehrsknotenpunkt und Verbindungselement zu dienen. Aufgrund der hohen Relevanz des Projektes für das Zentrum Vohwinkels ist die Umsetzung zu priorisieren.

- Maßnahmen voraussichtlich mit Städtebaufördermitteln
- Begleitende Maßnahmen ohne Städtebaufördermittel

UMSETZUNGSSCHRITTE



PROJEKTZIELE

Der Bahnhof Vohwinkel ist ein wichtiges Drehkreuz für den öffentlichen Verkehr und liegt an einer der wenigen Nord-Süd-Verbindungen im Vohwinkeler Zentrum.

Ziel des Projektes ist, das denkmalgeschützte Bahnhofsensemble durch eine umfassende Sanierung instand zu setzen und auch die angrenzenden Bereiche für die NutzerInnen attraktiver zu gestalten. Durch den geplanten neuen Stadteingang Richtung Lokschuppenareal soll eine Verbindung mit dem nördlichen Teil Vohwinkels, dem geplanten Wohnquartier auf dem Lokschuppenareal und der Nordbahntrasse erfolgen.

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

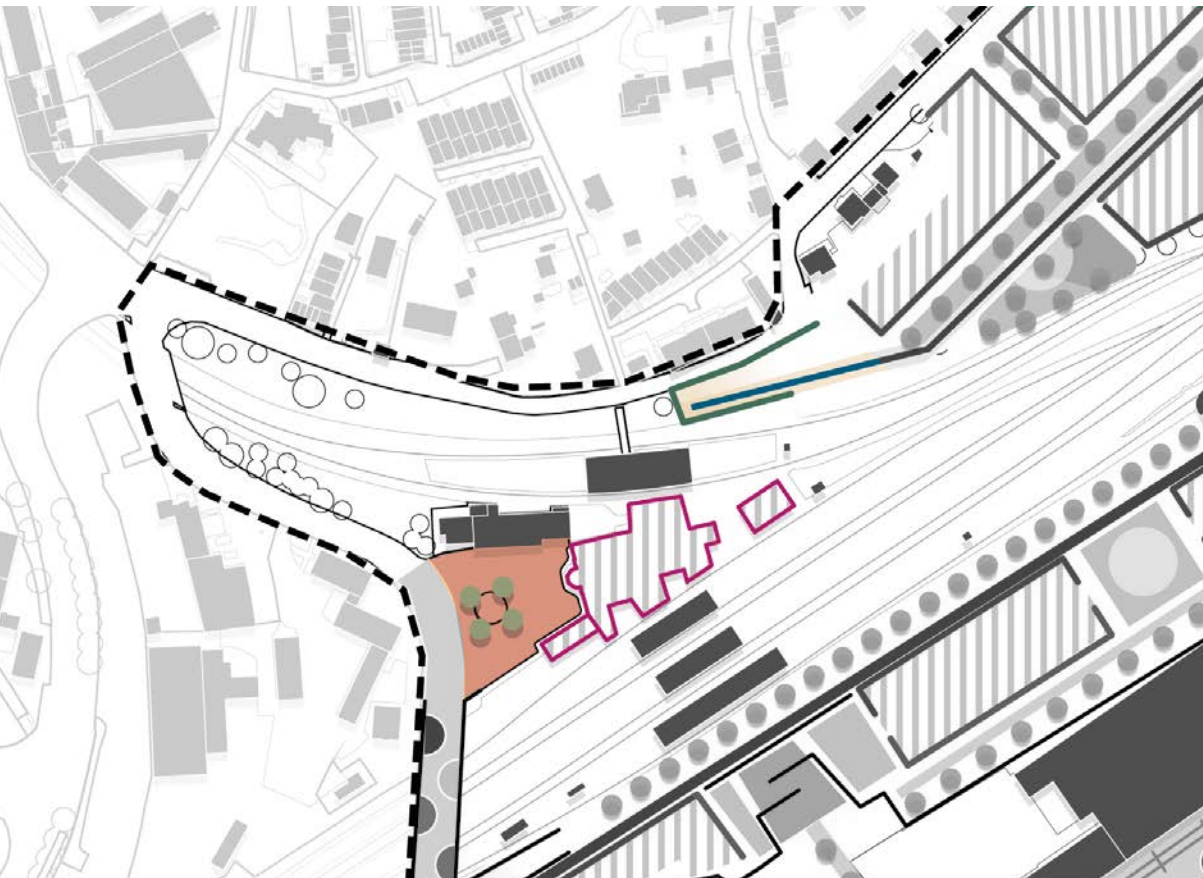
Das Areal der Maßnahme umfasst das Bahnhofsgebäude, den Vorplatz sowie die rückwärtigen Flächen nach Nordosten, auf denen der barrierefreie Ausgang zum Lokschuppenareal geplant wird.

Die Sanierung des Vohwinkeler Bahnhofs erfolgt in den kommenden Jahren in enger Kooperation mit der Eigentümerin DB InfraGO, die eine Instandsetzung und Nutzungsintensivierung des Gebäudes plant.

Der Bahnhofsvorplatz wird durch verschiedene Buslinien intensiv genutzt. Durch punktuelle Maßnahmen soll die Attraktivität und Aufenthaltsqualität gesteigert werden.

Zum Lokschuppenareal nach Nordosten wird ein neuer, barrierefreier Übergang das dort neu entstehende Wohngebiet fußläufig erschließen. Der neue Stadteingang erschließt vom Bahnhof aus mit einer Verbindung zur Nordbahntrasse große Teile Wuppertals für den Radverkehr. Aus städtebaulicher Sicht ist ein besonderes Augenmerk auf eine offene und großzügige Gestaltung zu legen, damit kein Angstraum entsteht.

PROJEKTAREAL



52 Das Bahnhofsgebäude bildet das Scharnier zwischen ÖPNV, Bahnstraße und dem neuen Wohnquartier auf dem Lokschuppen

Skizze o. M. ▲

STIMMEN DES BETEILIGUNGSVERFAHRENS



Der Bahnhof hat eine solch tolle Substanz, die leider schon lange stark bröckelt. Der Boden ist völlig verwehrlost und auch die Fliesen bedürfen einer Generalsanierung. Es lädt dort nichts zum Verweilen ein.



Der Bahnhof Vohwinkel braucht eine öffentliche Toilette.



Es gibt nur noch einen einzigen Laden. Eine Aufwertung durch neue Geschäfte und Renovierung wäre schön

Abgebildet ist eine Auswahl der Inhalte aus der Beteiligung. Eine detaillierte Zusammenfassung der Ergebnisse findet sich in einem eigenen Dokument.

6. LOKSCHUPPENAREAL

Ein neues Wohnquartier mit einem großen Park für die Bewohnerschaft der Tesche und einem direkten Anschluss an die Nordbahntrasse und den Bahnhof Vohwinkel



53 Neue Stadträume und Parks entlang der Tesche, Bild: Machbarkeitsstudie zur BUGA Wuppertal (2021)

ELEMENTE DER HANDLUNGSFELDER



Schaffung von zentrumsnahem Wohnraum und hochwertigen Freiräumen als Aufenthaltsflächen und Freizeitbereiche für die umliegenden Wohnquartiere



Anbindung des Siedlungsbereichs Tesche an das Vohwinkeler Zentrum und Fortführen der Nordbahntrasse bis zum direkten Anschluss an den Bahnhof Vohwinkel



Wiedernutzbarmachung der zentrumsnahen Brachfläche des ehemaligen Lokschuppens

ZEITHORIZONT

Der vorgesehene städtebaulich-landschaftsplanerische Wettbewerb zum Lokschuppenareal erfolgt parallel zur Erstellung dieses Konzeptes. Die rechtssichere und umfeldgerechte Art und Weise einer nötigen Anschüttungen sowie die Planungsrechtschaffung werden in den kommenden Jahren erarbeitet. Im Anschluss wird das Quartier in mehreren Bauphasen umgesetzt. Phasen der Quartiersentwicklung und die temporären Flächennutzungen von Teilbereichen des Quartiers werden für die BUGA auf Basis des ausgearbeiteten Konzeptes konkretisiert.

- Maßnahmen voraussichtlich mit Städtebaufördermitteln
- Begleitende Maßnahmen ohne Städtebaufördermittel

UMSETZUNGSSCHRITTE



PROJEKTZIELE

Das Lokschuppenareal ist eine zentral gelegene Brachfläche in direkter Bahnhofsnähe und damit Vohwinkels größtes Potenzial wohnbaulicher Entwicklung, ohne neue Außenbereichsflächen in Anspruch zu nehmen.

Der Bereich des Lokschuppenareals soll im Zusammenhang mit der BUGA zu einem Wohnquartier städtischer Dichte mit urbanen Ergänzungsnutzungen und einem großem Quartierspark entwickelt werden. Der bereits für die BUGA vorgesehene, direkte Zugang zur Fläche durch den Bahnhof Vohwinkel wird im Endzustand einen neuen Quartierseingang bilden. Dieser wird das Wohnquartier und den übrigen Siedlungsraum der Tesche an den Bahnhof und das Zentrum Vohwinkel anschließen und als eine Anbindung für BesucherInnen der Tescher Wiesen und der Nordbahntrasse dienen.

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

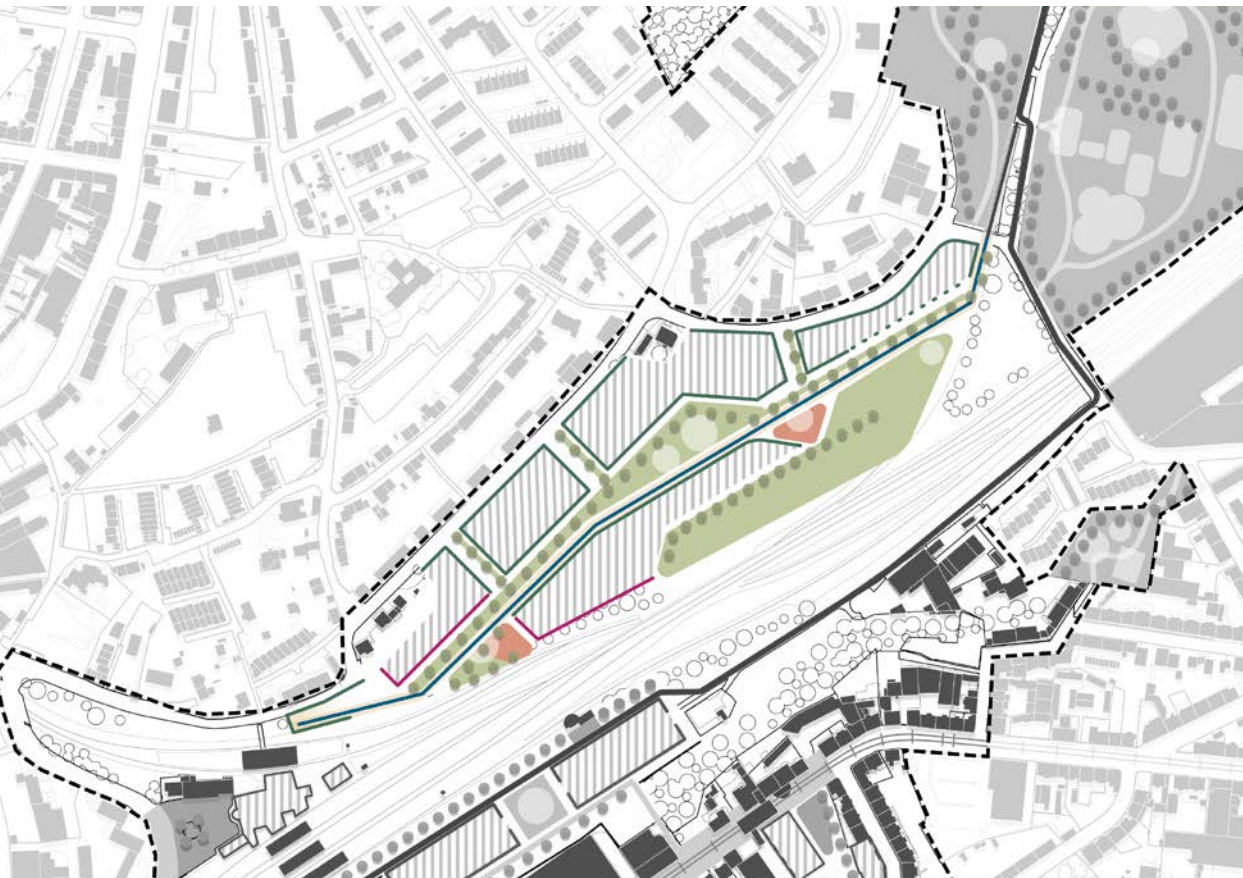
Das Projektgebiet umfasst die Brachfläche des ehemaligen Vohwinkeler Lokschuppens zwischen dem Bahnhof Vohwinkel, der Bahntrasse, dem Siedlungsraum der Tesche und der Nordbahntrasse.

Zeitgleich mit der Aufstellung des vorliegenden Konzeptes wird von der Eigentümerin der Fläche ein städtebaulich-landschaftsplanerischer Wettbewerb durchgeführt, der die Gestaltung der Baukörper und Freiräume, die zukünftige Terrassierung der Fläche und die Verknüpfungen mit der Umgebung formuliert.

Eine schrittweise Quartiersentwicklung ist dann in enger Abstimmung mit der Umsetzung der Freiräume in den kommenden Jahren möglich.

Im Endzustand ist die dauerhaft angelegte Parkanlage ein integrierter Bestandteil des neuen Wohnquartiers, Vernetzungsbereich zwischen Bahnhof Vohwinkel, den Grünräumen der Tescher Wiese und Nordbahntrasse und zugleich wohnortnaher Erholungsraum für die Bewohnerschaft Vohwinkels.

PROJEKTAREAL



54 Mögliche
Baufenster einer
zukünftigen
Bebauung mit einem
öffentlichen Park
Lokschuppenareals

Skizze o. M. ▲

STIMMEN DES BETEILIGUNGSVERFAHRENS



Aufgrund des Klimawandels sollten in Vohwinkel auf Brachflächen auch Grünflächen entstehen.



Die Nordbahntrasse sollte unter der Homann-Brücke ins Lokschuppenareal und zur Nathrather Straße weitergeführt werden.

Abgebildet ist eine Auswahl der Inhalte aus der Beteiligung. Eine detaillierte Zusammenfassung der Ergebnisse findet sich in einem eigenen Dokument.

7. ANBINDUNG LÜNTENBECK

Barrierefreie Anbindung der Siedlung Lüntenbeck und Eingangsbereich am Tescher Stich für die Anbindung der Nordbahntrasse



55 Das Schild der Ortslage erinnert an den ehemaligen Haltepunkt. Eine bessere Anbindung und Gestaltung sollen den Bereich zusätzlich aufwerten.

ELEMENTE DER HANDLUNGSFELDER



Verbesserung der Anbindung der Siedlung Lüntenbeck, sowie Vernetzung des Tescher Stichts und der entstehenden Tescher Parklandschaft an die Nordbahntrasse



Qualitativ hochwertiger Eingangsbereich mit Aufenthaltsqualität und Rastmöglichkeit entlang des Trassenverlaufs am Übergang zum Tescher Stich



Erhalt und Entwicklung der Biodiversität durch Maßnahmen zum Natur- & Artenschutz im Trassenumfeld

ZEITHORIZONT

Die barrierefreie Anbindung der Siedlung Lüntenbeck an die Nordbahntrasse ist für den Stadtbezirk Vohwinkel ein wichtiges Projekt. Die Maßnahme ist bereits in Planung, eine Umsetzung soll kurzfristig erfolgen. Der Raum entlang der Nordbahntrasse am Übergangsbereich zum Tescher Stich ist ein wichtiger Transitbereich.

- Maßnahmen voraussichtlich mit Städtebaufördermitteln
- Begleitende Maßnahmen ohne Städtebaufördermittel

UMSETZUNGSSCHRITTE

Sanierung
kurzfristig



1. BARRIEREFREIE ANBINDUNG LÜNTENBECK

- Grundlagenermittlung und Planung der barrierefreien Treppen- und Rampenanlage parallel zur Erarbeitung des Konzeptes
- Kurzfristige Realisierung der Anlage und damit zeitnahe Verbesserung der Anbindung der gesamten Siedlung an die Nordbahntrasse

Gestaltung
mittelfristig



2. PLANUNG DES VORPLATZES AM TESCHER STICH IM RAHMEN DES QUALIFIZIERUNGSVERFAHRENS ZUR BUGA

- Gestalterische Aufwertung des Wegekreuzes zur Entrée-Situation
- Ortsgerechte Platzgestaltung als Aufenthalts- & Übergangsbereich mit hohem Grünanteil

Gestaltung
mittelfristig



3. UMSETZUNG DES ERGEBNISSES

- Mittelfristige Umsetzung der Planung

PROJEKTZIELE

Die Siedlung Lüntenbeck liegt nordöstlich des ISEK-Gebietes und damit unmittelbar an der Nordbahntrasse. Sie ist jedoch weder gut angebunden, noch ist der Siedlungsraum von der Trasse aus wahrnehmbar. Ziel des Projektes ist, die dauerhafte Vernetzung mit den angrenzenden Stadträumen zu verbessern.

Der Bereich soll sich durch eine dauerhafte, freiraumplanerische Gestaltung als Wegekreuz von der Nordbahntrasse abheben. Die Anbindungen nach Lüntenbeck Richtung Nordosten, zur Industriestraße nach Süden sowie auf den Tescher Stich sollen ebenfalls gestaltet und beschildert werden. Zudem bietet sich die Fläche als Aufenthaltsbereich und Treffpunkt an.

Die Planung des Platzes soll im Rahmen des Qualifizierungsverfahrens zur BUGA erfolgen. Die Umgestaltung soll, neben den temporären Anforderungen an die Veranstaltung, die dauerhafte Gestaltung des Raumes in den Blick nehmen und damit beständige Qualitäten schaffen.

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Der Maßnahmenbereich umfasst den Kreuzungsraum zwischen der Nordbahntrasse und dem Tescher Stich sowie der geplanten Anbindung der Siedlung Lüntenbeck. Die genaue Abgrenzung ist dabei im Rahmen des Qualifizierungsverfahrens näher zu bestimmen.

Die barrierefreie Anbindung der Siedlung in Form eines Treppen- und Rampenbauwerks ist als Schlüsselprojekt des Stadtteils von prioritärer Bedeutung und befindet sich bereits in Planung. Die Umsetzung durch die Fachabteilung erfolgt kurzfristig, sobald in Aussicht gestellte Fördermittel bewilligt worden sind.

Der Übergangsbereich entlang der Kreuzung Nordbahntrasse und Tescher Stich soll als erkennbare Aufweitung mit Aufenthaltsbereich gestaltet werden, ähnlich wie vergleichbare Bereiche entlang der Nordbahntrasse. Der Kreuzungsbereich Tescher Stich, der für die geplante Parkanlage das Zugangstor von Osten ist, wird dadurch inszeniert und erkennbar.

PROJEKTAREAL



56 Flächenhafte Darstellung der zu gestaltenden Bereiche der Anbindung Lünterbachs

Skizze o. M. ▲

8. ZENTRUMSENTWICKLUNG

Zentrale öffentlichen Räume Vohwinkels mit Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten für alle BürgerInnen und BesucherInnen des Stadtteils



57 Ein erstes Dialogformat fand während der Aufstellung des ISEK im Mai 2024 statt und soll der Beginn einer Reihe von Beteiligungen für die unterschiedlichen Projekte sein

ELEMENTE DER HANDLUNGSFELDER



Regelmäßige Anlaufstelle und begleitende Informations- und Dialogveranstaltungen zur Information, für Fragen und Bedenken der anstehenden Veränderungen und Baumaßnahmen rund um das Zentrum Vohwinkel



Strategisches Entwickeln des Gewerbestandortes und Koordination der Gewerbetreibenden, EigentümerInnen und lokalen AkteurInnen



Beratungsangebote und Überblick über Fördermöglichkeiten für Modernisierungen im Gebäudebestand, Möglichkeiten des Umbaus und Inwertsetzung der Bausubstanz

ZEITHORIZONT

Die Projektbestandteile sind begleitend über die Gesamtzeit der geplanten Entwicklung in Vohwinkel vorgesehen. Das extern zu vergebende Zentrumsmanagement ist kurzfristig auszuschreiben und für den ISEK-Zeitraum zu vergeben. Die begleitende Öffentlichkeitsarbeit ist im Zusammenhang mit den übrigen baulichen Projekten des Gesamtkonzeptes zu verstehen und entsprechend während der Planung durch Beteiligungs- und Dialogformate zu ergänzen.

■ Maßnahmen voraussichtlich mit Städtebaufördermitteln

□ Begleitende Maßnahmen ohne Städtebaufördermittel

BESTANDTEILE DES BEGLEITENDEN PROJEKTES

**Betreuung und
Präsenz im
Quartier**
dauerhaft



1. ZENTRUMSMANAGEMENT

- Ausschreibung einer Dienstleistung zur Betreuung des Zentrums
- Konkretisierung der Entwicklungsziele für die Zentrumsnutzung und strategische Planung und Umsetzung gemeinschaftlich mit lokalen Akteuren
- Vernetzung und Beratungsangebote zur Entwicklung der Gewerbelage
- Präsenz vor Ort im Quartier und regelmäßige Informationsveranstaltungen zu aktuellen Entwicklungen und Beratung zu Sanierungsmöglichkeiten
- Unterstützung bei Beteiligungsverfahren im Rahmen der Maßnahmen

**Information und
Mitbestimmung**
dauerhaft



2. PROJEKTBEGLEITENDE ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

- begleitende Dialogformate, Infoveranstaltungen und Möglichkeiten der Teilhabe bei der Planung und Umsetzung der Projekte des ISEKs
- Integration von lokalem Wissen und breite Unterstützung durch abgestimmte und gemeinschaftlich umgesetzte Projektgestaltungen

PROJEKTZIELE

Das Projekt dient dazu, den Weg zu einem langfristig funktionsfähigen und attraktiven Zentrum Vohwinkel in den kommenden Jahren zu begleiten und mitzugestalten. Das umfasst die zukunftsfähige Ausrichtung des Zentrums selbst, aber auch mittelfristige Formate in enger Abstimmung mit anstehenden Baumaßnahmen. Dazu sollen die lokalen AkteurInnen im Stadtbezirk angesprochen und vernetzt werden, um in maßnahmenbegleitenden Dialog- und Beteiligungsformaten an den Veränderungen in Vohwinkel teilzuhaben.

In den kommenden Jahren werden große Baumaßnahmen auf Vohwinkel zukommen. Diesbezüglich ist eine gute Kommunikation vor Ort sicherzustellen. Zudem sind konkrete weitere Beteiligungsformate für die Einzelprojekte und für unterschiedliche Zielgruppen vorgesehen. Besonders bei den kleinteiligen Entscheidungen vor Ort ist auf das breite Lokalwissen zurückzugreifen. Entscheidungen für Veränderungen des Stadtraums sind auch durch die Bevölkerung vor Ort mitzubestimmen und zu tragen, um eine möglichst große Zustimmung und breite Unterstützung zu erhalten.

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Ein Zentrumsmanagement, in Form eines externen Büros, wird ausgeschrieben und erhält eine dauerhafte Präsenz vor Ort. Die Aufgaben der Dienstleistung bestehen in der Unterstützung bei der weiteren Ausformulierung der Ziele sowie in der Koordination der AkteurInnen. Zudem stellt es eine Schnittstelle zwischen öffentlichen und privaten AkteureInnen dar und ist erste Anlaufstelle für Informationsvermittlung.

Das Aufgabenspektrum umfasst dabei den kreativen und strategischen Umgang mit den Herausforderungen des Gewerbebesatzes, aber auch die Beratung von EigentümerInnen über die Möglichkeiten von Modernisierungen ihrer Immobilien in der Fördergebietskulisse.

Parallel zur personellen Betreuung durch eine Dienstleistung werden für die beschriebenen Projekte eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit, wie Informations- und Dialogtermine, Beteiligungsformate und Veranstaltungen vor Ort vorgesehen.

STIMMEN DES BETEILIGUNGSVERFAHRENS



Temporäre Events, wie der Flohmarkt, der bereits früher häufig stattfand, sollten wieder ermöglicht werden.



Leerstände sollten besser genutzt und vermarktet werden, beispielsweise durch Zwischenlösungen, Pop-Up-Stores, Kunst und Unterstützung bei Generationswechseln und Interessentensuche.



Gebühren für Sondernutzungen im Straßenraum sind zu teuer.

PROJEKTAREAL



58 Der Projektbereich des Zentrumsmanagements umfasst die gesamte Gebietskulisse

Skizze o. M. ▲



Mieten sind für Gewerbetreibende nicht mehr abbildbar. Sie sollten von den EigentümerInnen reduziert oder Neuansiedlungen durch zeitlich begrenzte Subventionen unterstützt werden.



Nötige bauliche Veränderungen der Fassade, wie barrierefreie Zugänge sollten bezuschusst und Beratungsangebote geschaffen werden.

Abgebildet ist eine Auswahl der Inhalte aus der Beteiligung. Eine detaillierte Zusammenfassung der Ergebnisse findet sich in einem eigenen Dokument.

9. UNTERSTÜTZUNG PRIVATER INVESTITIONEN

Unterstützung für EigentümerInnen zur Immobiliensanierung und von AkteurInnen des Stadtteils bei der Entwicklung eigener Projekte



59 Die Kaiserstraße ist der Kernbereich des Zentrums und soll durch das Hof- und Fassadenprogramm in besonderem Maße unterstützt werden.

ELEMENTE DER HANDLUNGSFELDER



Unterstützen der Eigeninitiative der Gewerbetreibenden und Bewohnerschaft vor Ort und Förderung der Aneignung und Belebung des Stadtraumes



Gestalterisches Aufwerten und Sichern der langfristigen Erhaltung der historischen Bausubstanz im Vohwinkeler Zentrum



Kleinteilige Entsiegelung und Begrünung auf Privatgrundstücken zur Verbesserung des Mikroklimas

ZEITHORIZONT

Die Maßnahmen des Projektes laufen begleitend während der Laufzeit der Fördergebietskulisse. Sie werden unterstützt durch regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit und Informationsveranstaltungen im Rahmen des Zentrumsmanagements, dessen Aufgabe die Betreuung der Verfügungsfonds ist.

■ Maßnahmen voraussichtlich mit Städtebaufördermitteln

□ Begleitende Maßnahmen ohne Städtebaufördermittel

BESTANDTEILE DES BEGLEITENDEN PROJEKTES

**Unterstützung
für Gestaltungen**
begleitend



1. HOF- & FASSADENPROGRAMM

- Finanzielle Unterstützung für die Gestaltung von Außenwänden, sowie der Begrünung von Wänden, Dachflächen und Innenhöfen im Kernbereich der Vohwinkeler und Kaiserstraße
- Schaffung von finanziellen Anreizen zur gestalterischen Aufwertung des zentralen Stadtraums

**Unterstützung
für Ideen**
begleitend



2. VERFÜGUNGSFONDS FÜR PROJEKTE AUS DER BÜRGERSCHAFT

- Förderung von Projektideen der Bürgerschaft im Bereich der Fördergebietskulisse
- Entscheidung über Förderungen werden durch einen zu etablierenden Beirat für das Zentrum Vohwinkel getroffen

**Unterstützung
für Ideen**
begleitend



3. VERFÜGUNGSFONDS FÜR PROJEKTE ZUR STÄRKUNG DES ZENTRUMS

- Förderung von Projektideen Gewerbetreibender oder Privater im Bereich der Fördergebietskulisse

PROJEKTZIELE

Die Projekte des Integrierten Entwicklungskonzeptes sehen vor, in wichtigen Bereichen des öffentlichen Raumes Maßnahmen umzusetzen, die Missstände und Mängel zu beheben und Bereiche gestalterisch aufzuwerten. Damit sollen auch Folgeinvestitionen Privater auf ihren Grundstücken und für das Zentrum attraktiver gemacht werden.

Die Vohwinkeler und Kaiserstraße haben durch ihre hohe Anzahl historischer Gebäude bei gleichzeitig geringer Menge an Denkmälern einen besonderen Bedarf an Unterstützung für gestalterische Aufwertungen der historischen Bausubstanz. Das Projekt soll die gestalterische Aufwertung der Fassaden nach den Grundsätzen der im Gebiet vorhandenen Gestaltungssatzung unterstützen.

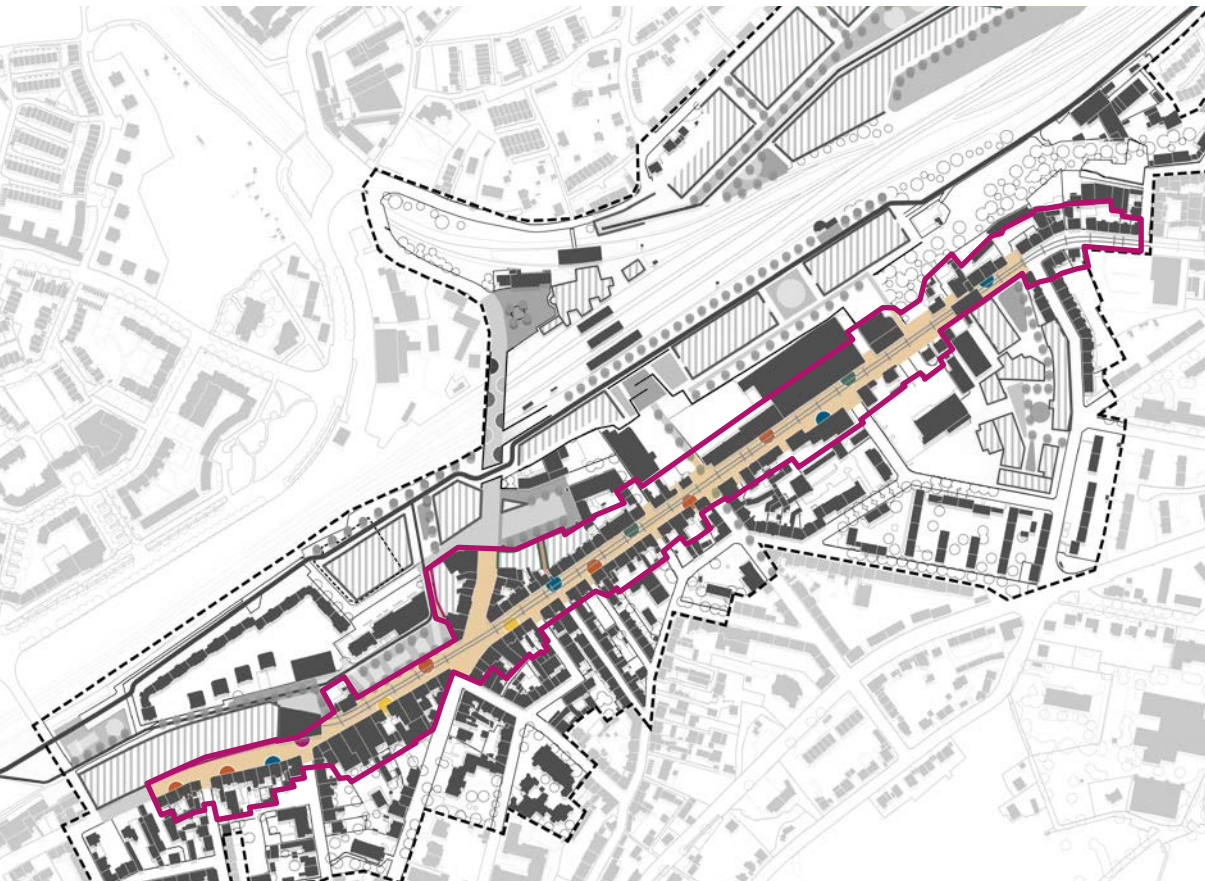
Es sollen kleinteilige Projekte gefördert werden, die von der Bevölkerung vor Ort und den ansässigen Gewerbetreibenden initiiert und umgesetzt werden. Damit können Bereiche kleinteilig aufgewertet werden, der Raum wird durch Veranstaltungen belebt und sich durch die Bewohnerschaft und Gewerbetreibende stärker angeeignet.

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Das Hof- und Fassadenprogramm ermöglicht eine anteilige Förderung von Instandsetzungsmaßnahmen an Fassaden und Begrünung von Dach-, Wand- und Hofbereichen, wenn Umfang und Planung zuvor mit der zuständigen städtischen Abteilung abgestimmt worden sind. Die Maßnahme dient insbesondere dazu, die strukturell gering instandgehaltene Bausubstanz der zentralen Achse der Kaiserstraße zu verbessern. Ergänzend zu weiteren Fördermöglichkeiten bei Sanierungen soll die Maßnahme das Straßenbild verbessern und EigentümerInnen unterstützen, die Vorgaben der Gestaltungssatzung in diesem Bereich umzusetzen.

Verfügungsfonds sollen dazu dienen, während der Laufzeit der Fördergebietsskizze kleinteilige, investitionsbegleitende Maßnahmen zu unterstützen, die von der Bevölkerung vor Ort oder den ansässigen ImmobilieneigentümerInnen, Gewerbetreibenden und HändlerInnen vor Ort ausgehen. Die Maßnahme soll Investitionsanreize schaffen und konkrete, umsetzungsorientierte Projekte ermöglichen. Die Geschäftsführung und Organisation soll dabei durch das Zentrumsmanagement erfolgen.

PROJEKTAREAL



60 Die Verfügungsfonds umfassen die gesamte Flächenkulisse, das Hof- & Fassadenprogramm ist auf die zentrale Straßenachse begrenzt

Skizze o. M. ▲

STIMMEN DES BETEILIGUNGSVERFAHRENS



Die Gebäude längs der Kaiserstraße müssten einmal restauriert werden, zum Beispiel Fassaden wieder neu streichen und reparieren. Vielleicht werden so auch HändlerInnen wieder mehr angezogen.



In anderen Städten werden z.B. Blumenkübel am Straßenrand aufgestellt, Blumentöpfe oder bemalte und bepflanzte Konservendosen an Zäune gehängt, Umrandungen an Baumwurzeln mit Blumen bepflanzt etc., Stromkästen könnten mit professionell gestalteten Graffitis aufgehübscht werden.

Abgebildet ist eine Auswahl der Inhalte aus der Beteiligung. Eine detaillierte Zusammenfassung der Ergebnisse findet sich in einem eigenen Dokument.

10. FREIRÄUME TESCHER WIESEN

Öffentliche Freiräume mit differenzierten Nutzungsbereichen und Funktionen, Begleitung der Nordbahntrasse bis zum Bahnhof in das Zentrum Vohwinkels



61 Eine neue Parklandschaft entlang der Tesche, Bild: Machbarkeitsstudie zur BUGA Wuppertal (2021)

ELEMENTE DER HANDLUNGSFELDER



Schaffung von beispielhaften, multifunktionalen Grünräumen als Freizeit- und Erholungsraum wie auch zum Umgang mit Extremwetterlagen im Sinne der Klimafolgenanpassung



Vernetzung der Nordbahntrasse mit den angrenzenden Quartieren im Bereich der Tescher Wiesen durch öffentliche Grünflächen und Wegeverbindungen



Anlegen dauerhafter, nachhaltiger Parkanlagen, die aufgrund ihrer Lage an Bahnhof und Nordbahntrasse für eine breite Bevölkerung gut erreichbar und nutzbar sind

ZEITHORIZONT

Zur Vorbereitung der BUGA wird voraussichtlich Anfang 2025 ein Qualifizierungsverfahren zur Gestaltung der Flächen für die Dauer des Events und als dauerhafte Parkanlage durchgeführt werden. Im Anschluss werden die Ergebnisse konkretisiert und umgesetzt. Für die Großveranstaltung 2031 werden die Tescher Wiesen Teil des BUGA-Kernareals und die dauerhaften Parkanlagen für den Zeitraum durch temporäre Infrastruktur und Ausstellungsbereiche ergänzt. Langfristig wird der Grünraum für die dauerhafte Nutzung hergerichtet und für die Öffentlichkeit freigegeben.

- Maßnahmen voraussichtlich mit Städtebaufördermitteln
- Begleitende Maßnahmen ohne Städtebaufördermittel

UMSETZUNGSSCHRITTE

Qualifizierung
kurzfristig



1. QUALIFIZIERUNGSVERFAHREN ZUR BUGA

- Gestaltungswettbewerbe zu den BUGA-Kernarealen auf Grundlage der Machbarkeitsstudie

Realisierung
mittelfristig



2. UMSETZUNG DER ENTWURFSERGEBNISSE FÜR DIE DAUERHAFTEN PARKANLAGEN DER TESCHE

- Planung und Umsetzung entsprechend der Ergebnisse des Qualifizierungsverfahrens
- Erfolgt durch BUGA gGmbH

Gesamtkonzept
mittelfristig



3. TEMPORÄRES EVENT DER BUNDESGARTENSCHAU

- Bau temporärer Ausstellungsinhalte und Infrastrukturen für die BUGA
- Durchführung der Großveranstaltung

**Ergänzung und
Öffnung**
langfristig



4. ERGÄNZUNGEN FÜR DAUERHAFTE PARKNUTZUNG

- Rückbau der temporären Elemente und Infrastrukturen
- Öffnung der Parkanlagen für die Öffentlichkeit

PROJEKTZIELE

Die Tescher Wiesen sind eine heterogene Freiraumstruktur. Entlang des westlichsten Abschnitts des Nordbahntrassenverlaufs sind die Flächen durch Freiraum- und landwirtschaftliche Nutzungen geprägt. Die Tescher Wiesen werden informell auf mehreren Achsen bereits heute als wichtiger Verbindungskorridor genutzt.

Ziel des Projektes ist, die Umgestaltung des Bereichs durch dauerhafte Parkanlagen unterschiedlicher Nutzungsansprüche und Qualitäten. Dabei sollen zum einen Erholungsbereiche für die Bewohnerschaft der Umgebung entstehen. Zum anderen sollen auch naturnahe Ausgleichsräume mit Klimafunktion für die verdichtete Bebauung in der direkten Umgebung geschaffen werden.

Dabei ist die Großveranstaltung der BUGA Katalysator für die Gestaltung und Umsetzung beispielhafter und zeitgemäßer Räume, die im Anschluss selbstverständlicher Bestandteil des Vohwinkeler Landschaftsraumes werden.

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Auf Basis der Konkretisierung der Machbarkeitsstudie zur BUGA, die parallel zur Aufstellung des ISEK ausgearbeitet wird, führt die BUGA gGmbH ein Qualifizierungsverfahren für die Kernareale der Gartenschau aus. Im Kernareal Tesche umfassen die Anforderungen temporäre Ausstellungen und temporäre Infrastruktur für das Großereignis, aber auch in wesentlichen Teilen dauerhafte Parkanlagen mit unterschiedlichen Inhalten.

Eine Umsetzung der Planung erfolgt schrittweise in den kommenden Jahren bis zur Eröffnung 2031. Im Anschluss an die temporäre Bespielung des neuen Landschaftsparks werden die befristete Infrastruktur und temporäre Elemente zurückgebaut und der Raum als öffentlicher Aufenthalts- und Vernetzungsbereich für die Stadtgesellschaft geöffnet.

PROJEKTAREAL

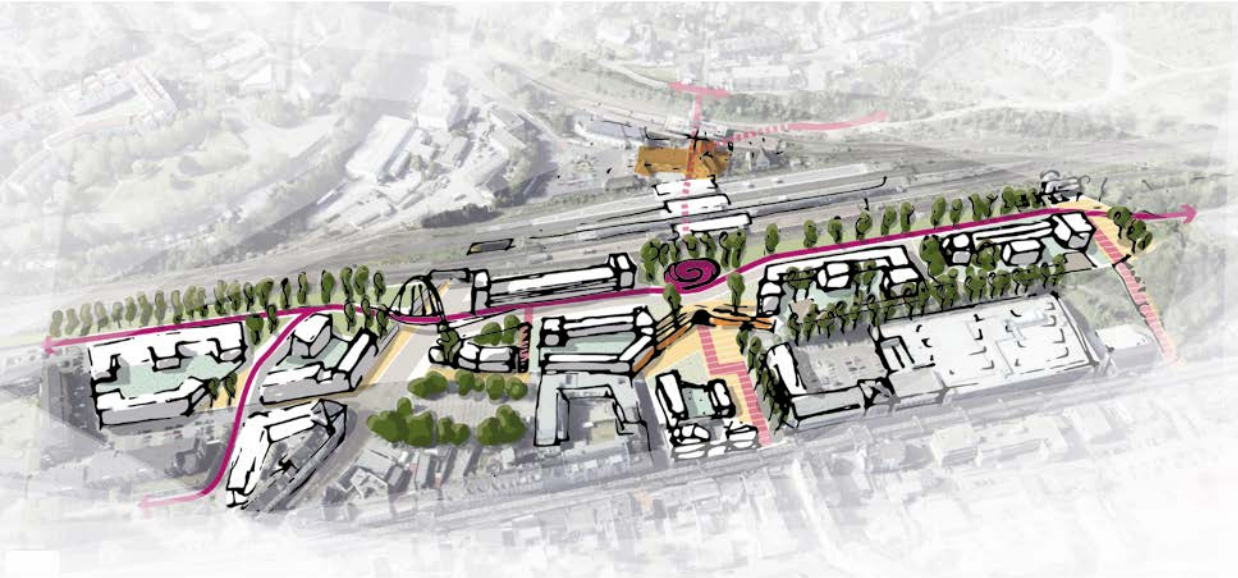


62 Die dauerhaften
Parkanlagen des
Tescher Wiesenparks

Skizze o. M. ▲

11. PLATEAU BAHNHOF SÜD

Nutzungsergänzung und Verbesserung der Wegeführung im Gesamtbereich der P+R-Anlage



63 Beispiel einer denkbaren grundlegenden Umgestaltung des Plateaus mit Parkhaus und Wohnbebauung

ELEMENTE DER HANDLUNGSFELDER



Verbesserung der Anbindungen des Plateaus mit der Umgebung und Aufwertung der vorhandenen Verbindungen, insbesondere die Führung der Nordbahntrasse, Zufahrt zum P+R und der Brucher Stiege



Schaffung von zentrumsnahem, gut angeschlossenen Wohnraum



Nutzungsverdichtung zentraler Flächen ohne Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen

ZEITHORIZONT

Kurzfristig sollen in erster Linie Maßnahmen zur Sicherung der Situation und Sichtbarkeit der Wegeverbindungen und NutzerInnen durchgeführt werden. Mittelfristig sollen durch städtebauliche Studien mögliche Entwicklungsperspektiven geprüft und das Entwicklungsinteresse angrenzender Eigentümerinnen abgefragt werden, um den Umfang der möglichen Umstrukturierung abzugrenzen. Langfristig ist dann eine entsprechende städtebauliche Entwicklung denkbar.

- Maßnahmen voraussichtlich mit Städtebaufördermitteln
- Begleitende Maßnahmen ohne Städtebaufördermittel

UMSETZUNGSSCHRITTE

- | | | |
|--|----------|---|
| <p>Sichern
<i>kurzfristig</i></p> | <p>□</p> | <p>1. SICHERHEIT UND SICHTBARKEIT NORDBAHNTRASSE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbessern der Ausweisung des Verlaufs der Nordbahntrasse entlang des heutigen P+R-Parkplatzes zur Orientierung und Sicherheit für die Nutzenden |
| <p>Grundlagen schaffen
<i>mittelfristig</i></p> | <p>□</p> | <p>2. MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT PRIVATER EIGENTÜMERINNEN ERMITTELN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit DB InfraGO über Entwicklungsperspektiven • Prüfen der Entwicklungsinteressen angrenzender Privatgrundstücke • Nutzungsverdichtung angrenzender LebensmittelhändlerInnen forcieren |
| <p>Möglichkeiten aufzeigen
<i>mittelfristig</i></p> | <p>□</p> | <p>3. STÄDTEBAULICHE STUDIEN ZU MÖGLICHEN ENTWICKLUNGSSZENARIEN</p> <ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliche und landschaftsplanerische Nutzungsergänzungen prüfen • Ausarbeitung von Erschließungsvarianten für P+R-Nutzung sowie mögliche Gebäudeerschließung • Varianten zu Entwicklungsumfang und möglicher Anbindung von Kaiserstraße und Bahnhof Vohwinkel |
| <p>Umsetzung
<i>langfristig</i></p> | <p>□</p> | <p>4. GGF. UMSETZUNG DER PLANUNG</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualifizierungsverfahren zur hochwertigen Umgestaltung des Areals entsprechend der abgestimmten Rahmenbedingungen • Umsetzung der Planung |

PROJEKTZIELE

Die P+R-Anlage und angrenzende Räume sind gegenwärtig nicht zufriedenstellend für alle NutzerInnen und bieten gleichzeitig enormes Entwicklungspotenzial. Die Erschließungs- & Eigentumssituation ist komplex. Heute verläuft die Trasse über die Straßenflächen des Parkplatzes mit Parksuchverkehr. Der P+R-Parkplatz selbst ist lediglich über den angrenzenden Parkplatz des Nahversorgers angebunden. Der Durchgang zum Bahnhof ist heute möglich, jedoch nicht barrierefrei und unattraktiv.

Das Ziel des Projektes ist, auf dem südlich gelegenen Plateau des P+R-Parkplatzes in Vohwinkel sowie gegebenenfalls in angrenzenden Stadträumen, die vorhandenen Nutzungen und den Verlauf der Nordbahntrasse, kurzfristig zu sichern.

Langfristig soll deren Anbindung und möglichst kreuzungsarme Führung auch weiter nach Südwesten sowie der Übergang zum Bahnhof Vohwinkel verbessert werden. Die heute vorhandene direkte Anbindung an Stationsgarten und Schwebebahn ist dabei mindestens als Bypass dauerhaft zu erhalten.

Zusätzlich ist denkbar, das Plateau bei einer baulichen Entwicklung mit weiteren Nutzungen zu ergänzen und angrenzende Grundstücke und Stadträume zu einer übergreifenden Rahmenplanung für den Bereich zu integrieren. Perspektivisch soll dabei die Nordbahntrasse im gesamten Verlauf möglichst selbstständig und kreuzungsarm geführt werden und die Erschließung der Fläche grundsätzlich überdacht werden.

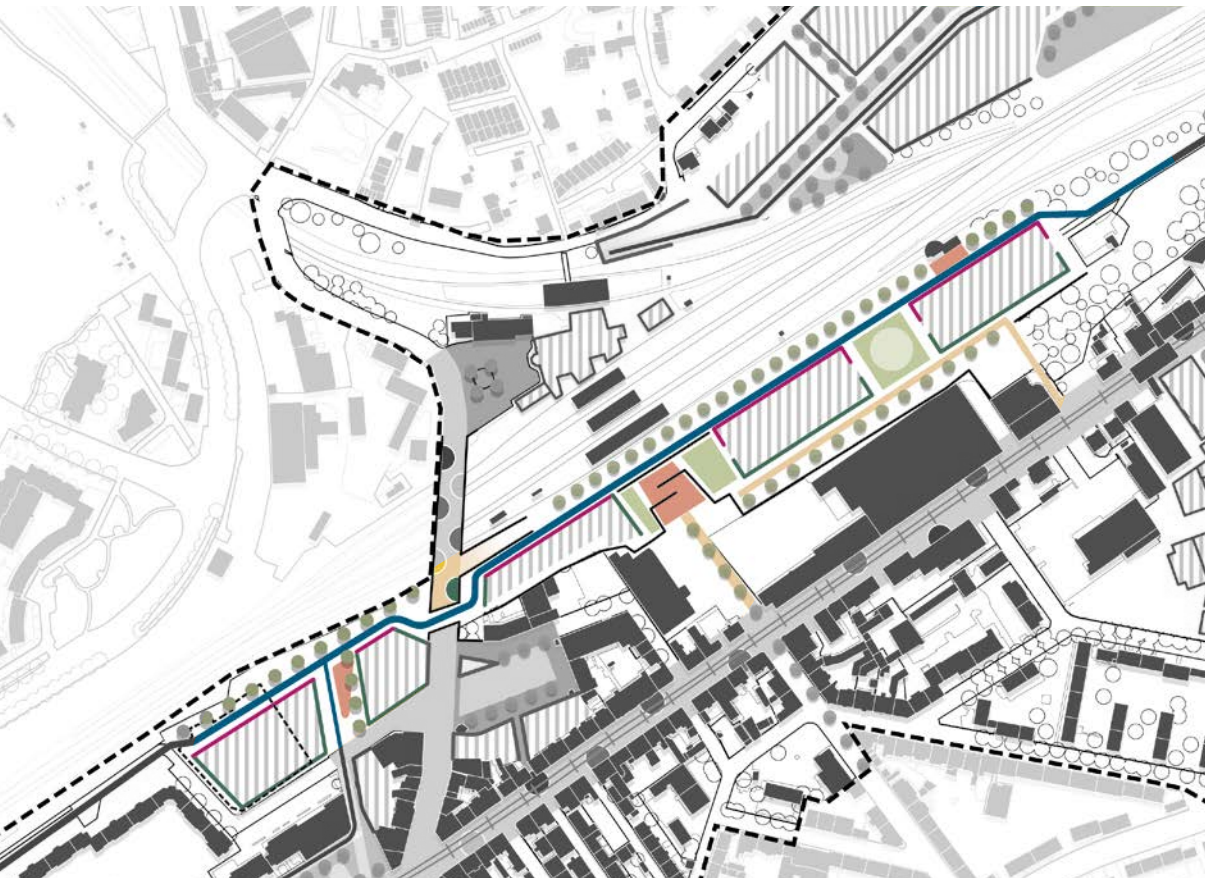
MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Aufgrund der mangelhaften Bestandsituation entlang des Verlaufs der Nordbahntrasse sollen Sicherungsmaßnahmen kurzfristig für eine sichere Wegführung durchgeführt werden. Im Rahmen der Erhöhung der Qualität der Nordbahntrasse wird ein Teil der Herderstraße, östlich des Projektbereichs, zur Fahrradstraße umgestaltet.

Zur Ermittlung von Planungsansätzen und deren Umfang sind Gespräche mit den EigentümerInnen der Grundstücke zu führen. Denkbar sind beispielsweise eine Verdichtung der Bebauung westlich des Plateaus und ein direkter Durchgang zwischen Bahnhof und der Kaiserstraße. Darauf aufbauend sind Varianten möglicher Nutzungsperspektiven und leistungsfähige Erschließungsmöglichkeiten zu erarbeiten, um über Möglichkeit und Umfang einer Realisierung zu entscheiden.

Aufgrund der Komplexität und unterschiedlicher Interessen ist nicht mit einer zeitnahen Umstrukturierung des Areals zu rechnen. Aber der Impuls der Veränderung Vohwinkels soll genutzt werden, um auch für diesen Bereich Entwicklungsperspektiven aufzuzeigen, die langfristig realisiert werden können.

PROJEKTAREAL



64 Mögliche Potenzialflächen einer Entwicklung des südlichen Bahnhofspateaus

Skizze o. M. ▲

STIMMEN DES BETEILIGUNGSVERFAHRENS



Es sollte eine direkte Verbindung vom Bahnhofstunnel Richtung ALDI-Parkplatz und der Kaiserstraße verlängert werden.



Es braucht mehr Übergänge vom P+R-Parkplatz zur Kaiserstraße.



Der Weg zur Brucher Stiege soll besser und sicherer ausgebaut werden.



Eine weitere Zufahrt für die Parkplätze und die Verlegung der Nordbahntrasse weg von den Parkplätzen!

Abgebildet ist eine Auswahl der Inhalte aus der Beteiligung. Eine detaillierte Zusammenfassung der Ergebnisse findet sich in einem eigenen Dokument.

