

RE:THINKING BARMEN

Klimakreative Impulse für Wuppertal

Forschungskooperation zwischen
dem Ressort für Stadtentwicklung und
Städtebau der Stadt Wuppertal und
der TH Köln, Fakultät für Architektur



RE:THINKING BARMEN

Klimakreative Impulse für Wuppertal

Forschungskooperation zwischen
dem Ressort für Stadtentwicklung und
Städtebau der Stadt Wuppertal
und der TH Köln, Fakultät für Architektur

INHALT

8	0. VORWORT	
12	1. EINLEITUNG	
16	1.1 ANLASS	
22	1.2 METHODIK	
25	2. UNTERSUCHUNGSRAUM	
25	2.1 BARMEN INNENSTADT (ISEK)	
28	2.2 VORPLATZ SCHWEBEBAHN- HALTESTELLE ALTER MARKT	
30	3. RE:SEARCH BARMEN	
31	3.1 BESTANDSAUFNAHME	
44	3.2 STADTLABOR /POP-UP PARK	
48	3.3 FELDFORSCHUNG	
56	3.4 TEMPORÄRE GESTALTUNG	
	4. RE:THINK BARMEN	64
	4.1 RAUMTYPOLOGIEN	64
	4.2 KONZEPTIONELLE IMPULSE	67
	4.3 BLAUPAUSE FÜR BARMEN	76
	5. RE:FLEXION	78
	6. IMPRESSUM	82
	6.1 ANHANG	84

VORWORT

Die Stadt Wuppertal steht in den nächsten Jahren, ähnlich wie viele weitere europäische Großstädte in Ballungsräumen, vor vielfältigen Herausforderungen im Bereich der Stadtentwicklung. Einflussfaktoren, wie der soziale und der demographische Wandel werden sich zukünftig deutlich auf die Zusammensetzung und die Bedürfnisse der Bevölkerung auswirken. Die Mobilitätswende braucht Akzeptanz, sowie strategische und räumliche Lösungen. Sie wird zukünftig einen großen Einfluss auf das Erscheinungsbild aller Städte haben.

Die Anpassung der Städte an den Klimawandel sowie der Schutz des Klimas stehen jedoch an vorderster Stelle und fragen nach zügigen Antworten, um die Lebensqualität in den Städten kurz- und langfristig zu gewährleisten. Nicht zuletzt muss auch der Wandel der Innenstädte, bedingt durch den zunehmenden Verlust der klassischen Versorgungsfunktion vorangetrieben werden. Dies stellt uns vor die Frage, wie wir unsere öffentlichen Räume in Zukunft gestalten und welche Bedeutung wir ihnen geben wollen. Die Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen *SDGs (Sustainable Development Goals)* * und die *Neue Leipzig Charta* * geben den programmatischen Rahmen für die Verwirklichung einer nachhaltigen Gesellschaft und beschreiben die strategischen Ziele für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung. Die Aufgabe, diese weltweit anerkannten Ziele integriert zu denken und tragbare Lösungsansätze für ihre Umsetzung zu finden, liegen vor allem in den Händen der Länder und der Kommunen.

Die Stadt Wuppertal zeichnet sich durch ihre besondere Lage, bewegte Topographie und reiche Industriegeschichte aus. Als historisch bedingte bi-polare Band-Stadt ist sie diesen Veränderungen gleich doppelt unterworfen. Zwei Innenstädte (Barmen und Elberfeld) sowie zahlreiche Nebenzentren in der Talachse sind zu qualifizieren und sinnvoll in ein grün-blaues Freizeitnetz einzubinden.

* siehe Anhang

Zwar gibt es bereits zahlreiche Parks und Grünräume entlang der Wupper, vor allem jedoch im Bereich der Hanglagen der Stadt. Sie stellen derzeit wichtige Erholungsräume für die Bewohner:innen dar und bieten Frischluftschneisen für die stark frequentierte und größtenteils versiegelte Talsohle.

Für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung im Wuppertaler Stadtgebiet sind öffentliche Räume, die für alle gleichermaßen zugänglich und nutzbar sind, von großer Bedeutung. Es sind ebendiese Orte der Naherholung besonders für Menschen ohne eigene private Grünflächen, die Austausch und Demokratie fördern. Öffentliche Räume leisten darüber hinaus auch einen wichtigen Beitrag zur klimaresilienten und gesunden Stadt. Zum Beispiel durch Verringerung der CO₂-Bilanz, durch begrünte Versickerungs- und Verdunstungsflächen, durch Schatten spendende Bäume und klimaangepasste Bepflanzungen.

Im Sinne einer integrativen und kooperativen Stadtentwicklung müssen diese Orte nicht nur für, sondern auch von allen mit den Nutzer:innen gestaltet werden können. Denn nur eine Stadt, die auf die Belange von allen ihren Bürger:innen eingeht, ist langfristig resilient und zukunftsfähig.

Vor diesem Hintergrund entstand die Idee einer einjährigen Forschungsk Kooperation zwischen dem Ressort für Stadtentwicklung und Städtebau der Stadt Wuppertal und der Technischen Hochschule Köln, Fachbereich Architektur. Mit der Absicht, neben den unmittelbaren Folgen des Klimawandels für Stadtklima und -ökologie in Barmen auch die damit einhergehenden gesellschaftlichen und sozialen Herausforderungen zu betrachten, wurde im Frühjahr 2024 die Zusammenarbeit unter dem Titel „Re:search & Re:think Barmen – Klimakreative Ideen für Wuppertal“ aufgenommen.

ES SIND EBENDIESE ORTE DER NAHERHOLUNG BESONDERS FÜR MENSCHEN OHNE EIGENE PRIVATE GRÜNFLÄCHEN, DIE AUSTAUSCH UND DEMOKRATIE FÖRDERN.

Benjamin Simon
Projektleiter ISEK Barmen im
Ressort Stadtentwicklung und Städtebau, Stadt Wuppertal

Ausgehend von der Analyse der lokalen Potenziale und Herausforderungen im Stadtteil Barmen wurden in einem experimentellen, kooperativen Prozess zusammen mit Bürger:innen und lokalen Akteur:innen Lösungsansätze für klimaresiliente Stadtentwicklung sowohl für konkrete Räume, als auch für den großmaßstäblichen Stadtraum Barmens erarbeitet.

Eine Besonderheit der Forschungsk Kooperation liegt in der engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit der einzelnen Ressorts der Fachverwaltung mit dem beteiligten Planungsbüro Studio Quack sowie den Lehrenden und Studierenden der Technischen Hochschule Köln. Durch diese „Allianz der Gleichgesinnten“ konnte in der Zusammenarbeit über insgesamt zwei Semester ein breiter Erkenntnisgewinn für die zukünftige Entwicklung des Stadtteils erfolgen, ein Stadtlabor durchgeführt und die Erkenntnisse auf weitere Raumtypologien in der Barmer Innenstadt angewandt werden.

Die vorliegende Dokumentation gibt einen Einblick in die lokalen Herausforderungen, mögliche Nutzungsperspektiven für Teilräume sowie die positive und stets stets zielorientierte Zusammenarbeit der Projektbeteiligten. Das Team der Forschungsk Kooperation wünscht Ihnen viel Freude bei der Lektüre und der Verbreitung der gesammelten Erkenntnisse für eine klimaangepasste Stadtentwicklung in Barmen!

Benjamin Simon und Jan-Philipp Neuer
stellvertretend für die Forschungsk Kooperation

1. EINLEITUNG

Die Stadt Wuppertal, gelegen im Bergischen Städtedreieck, gilt als die grünste Großstadt Nordrhein-Westfalens mit einem Grünflächenanteil von rund einen Drittel der Gesamtfläche der Stadt. Sechs Wuppertaler Parkanlagen sind Teil des Europäischen Gartennetzwerks „European Garden Heritage Network“ (EGHN) – dies sind so viele wie in keiner anderen europäischen Stadt. Die vielfältigen Grünräume, Parks und Wälder sind von unschätzbarem Wert für die Lebensqualität der Wuppertaler:innen. Sie bieten Erholung und haben einen großen Einfluss auf das Stadtklima.

Das heutige Stadtgebiet Wuppertals ist aber auch Teil einer der ältesten Industrie- und Wirtschaftsregionen Europas. Seit jeher war sie ein bedeutender Textilstandort, begünstigt durch die Lage an der Wupper. Vor fast 200 Jahren hatte die Textilindustrie hier ihre Blütezeit und brachte der Region Wohlstand und Wachstum, was zu einer frühen dichten Besiedlung der Talsohle führte. Die prosperierenden Städte Barmen und Elberfeld schlossen sich 1929 zu „Wuppertal“ zusammen. Seitdem schlängelt sich das Stadtgebiet als Bandstadt mit Haupt- und Nebenzentren sowie den historischen Stadtkernen Barmen und Elberfeld entlang der Wupper. In der Talsohle liegen auch heute noch die stark frequentierten Verkehrsadern für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Auch die weltbekannte Schwebebahn, die seit 1900 über der Wupper schwebend die beiden Stadtkerne verbindet, ist noch heute ein wesentlicher Attraktionspunkt und wichtiges Verkehrsmittel in der Stadt.

Die kompakte Talsohle besteht aus dichter Bebauung, versiegelten Verkehrsflächen und der Konzentration von vielfältigen Nutzungen wird von grünen Hängen mit Wohnbebauung, Grünflächen und den Hügeln des Bergischen Lands gesäumt. Diese topografischen und historischen Besonderheiten Wuppertals machen den Charakter der Stadt aus und bringen zudem große Herausforderungen für die heutige Stadtplanung mit sich.



Wuppertals Lage im Bergischen Land, genordet, unmaßstäblich

Eine wesentliche Herausforderung für die Stadtplanung der Zukunft wird die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Tal sein. Das dichte Verkehrsnetz aus der Zeit der „Autogerechten Stadt“ der 1960/70er Jahre bringt in der Talsohle einen hohen Anteil an grauen, versiegelten Flächen mit sich, die zusammen mit den dichten Siedlungsbereichen und ihren größtenteils vollständig gepflasterten Plätzen sowie eine Vielzahl an versiegelten Parkplätzen in den Randbereichen insgesamt einen sehr hohen Versiegelungsgrad für die Bandstadt Wuppertal bedeuten. Besonders in den Sommermonaten heizen sich diese Bereiche sehr schnell auf und speichern die Hitze über immer längere Zeiträume. In den längeren Hitzeperioden der Sommermonate führen die hohen Temperaturen somit immer häufiger zu starken Beeinträchtigungen von Menschen, Tieren und Pflanzen. Sie stellen ein stetig wachsendes gesundheitliches Risiko dar, vor allem für die ständig anwachsende Gruppe der älteren Bevölkerung. Darüber hinaus führen die hohen Temperaturen zu einem erhöhten Bewässerungsaufwand für Straßengrün und Straßenbäume.

Auch stellt der hohe Versiegelungsgrad ein großes Risiko im Fall von Starkregenereignissen dar. Im Falle der im Bergischen Land durchaus üblichen regelmäßigen Regenfälle dienen die grünen Hänge entlang der Talsohle zunächst als Wasserspeicher im Sinne einer natürlichen „Schwammstadt“. Sind diese Speicher gesättigt, fließt das Wasser unaufhaltsam in Richtung Talsohle, wo es durch die Kanalisation oder direkt in die Wupper und letztendlich über den natürlichen Abfluss in den Rhein gelangt. Bedingt durch den hohen Versiegelungsgrad der Talsohle kann vor Ort fast kaum Regenwasser lokal versickert werden. Wenn im Fall von sogenannten „Starkregenereignissen“ auch die unterirdischen Abwassersysteme überfüllt sind, verwandeln sich Wuppertals Hangstraßen und der Bereich der Talsohle in reißende Bäche, die immense Schäden an Infrastruktur und Bausubstanz verursachen und eine Gefährdung für die Bevölkerung darstellen. Dieses Phänomen konnte man bereits in den Jahren 2018 und 2021 deutlich beobachten, verbunden mit immensen Sach- und Personenschäden.

Aufgrund des überall voranschreitenden Klimawandels werden solche Extremwetterereignisse zukünftig auch in Wuppertal immer häufiger auftreten – eine besorgniserregende Entwicklung, die aufhorchen lässt.

Insbesondere angesichts der prognostizierten Mehrung von Großwetterlagen und jährlich steigenden Temperaturen ist die Kommunale Verwaltung gezwungen, künftig wirkungsvolle Maßnahmen zu ergreifen, die den Effekten der Überhitzung in den Stadträumen entgegenwirken und dafür sorgen, dass mehr Wasser lokal versickern oder im Sinne der sogenannten „Schwammstadt-Prinzipien“ zwischengespeichert werden kann.

BARMEN MUSS IM BEREICH DER KLIMAFOLGENANPASSUNG MASSNAHMEN ERGREIFEN (...) DABEI GEHT ES VOR ALLEM UM HITZE UND HOCHWASSER BZW. SCHUTZ DAVOR.

Daniel Gensch
Abteilungsleiter Klima, Stadt Wuppertal

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Innenstadt Barmen

Von den zwei historischen Wuppertaler Stadtzentren befindet sich die Barmer City stärker im Umbruch. Um die Entwicklung im Rahmen der städtebaulichen und verkehrlichen Möglichkeiten zu steuern, hat die Stadt das *ISEK Barmen* * aufgestellt. Es formuliert eine politisch beschlossene, verbindliche, Entwicklungsperspektive für die zentrale Innenstadt von Wuppertal-Barmen. Kernziele sind die Aufrechterhaltung eines attraktiven Lebens- und Arbeitsumfelds, die Identitätsstärkung des Stadtteils und eine zukunftsfähige Infrastruktur. Das ISEK fördert und steuert die Innenstadtfunktion, um den historischen Charakter zu bewahren und gleichzeitig eine nachhaltige Entwicklung zu ermöglichen.

Dazu gehören die klimagerechte Umgestaltung der Barmer City sowie Maßnahmen zur Ausweitung und regionalen Vernetzung der blaugrünen Infrastruktur. Konkrete Maßnahmen sind die Verbesserung und räumliche Erweiterung der Plätze und Parks, insbesondere mit direktem Bezug zur renaturierten Wupper. Durch Entsiegelung sollen grüne Inseln entlang der Wupper entstehen, die ein gesundes Stadtklima fördern. Im hochverdichteten Talbereich ist der Handlungsdruck besonders hoch, weshalb rasch umsetzbare Maßnahmen notwendig sind.

Das ISEK ermöglicht zudem den Zugang zu Finanzmitteln der Städtebauförderung. So wird etwa die Umgestaltung der Fußgängerzone Werth im Rahmen der „Lebendigen Zentren“ mit einer Förderquote von 80% unterstützt. Auch die klimaangepasste Umgestaltung der Schwebebahnhaltepunkte, die Begrünung von Straßenräumen, neue Spiel- und Wasserelemente sowie die Umwandlung von Parkplätzen in wuppernahe Erholungsräume sind Teil des Konzepts.

* siehe Anhang



Die Wuppertaler Stadtbezirke und Lage der Barmer Innenstadt, genordet, unmaßstäblich

Diese Maßnahmen sollen kurz-, mittel- und langfristig zu einer lebenswerten, resilienten Innenstadt führen, die den Herausforderungen des Klimawandels und dem Funktionsverlust im Einzelhandel gewachsen ist.

Auch der Umbau der in die Jahre gekommenen Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung. Die aktuell sanierungsbedürftigen Strukturen müssen mit den Anforderungen des klimaangepassten Städtebaus in Einklang gebracht werden, um langfristig eine hohe Lebensqualität im Stadtzentrum zu sichern.

Schlüsselprojekt Schwebebahnhaltestelle Alter Markt

Die Verwaltung der Stadt Wuppertal hat bereits im Jahr 2022 den politischen Auftrag erhalten, im Rahmen des Schlüsselprojekts „Ankunfts-ort Schwebebahnhaltestelle Alter Markt“ den bisher wenig attraktiven und steinernen Vorplatz der Schwebebahnhaltestelle in einen städtischen Park mit hoher Aufenthaltsqualität umzuwandeln.

Dieser Umbau muss sich zwangsläufig in mehreren Schritten vollziehen, da zunächst die Schwebebahnhaltestelle im Jahr 2026 kernsaniert und der Platz in der Zeit für die Einrichtung der Baustelle benötigt wird. Bis zur Planung des neuen Freiraums als urbaner Park ist es die Kernaufgabe, über temporäre Nutzungen möglichst viele Erkenntnisse über den Ort und seine Nutzer:Innen zu gewinnen, die als Grundlage für die spätere Planung dienen soll. Aus gegebenem Anlass muss aufgrund des hohen Handlungsdrucks und der zeitlich begrenzten Verfügbarkeit des Platzes bis zur Sanierung besonders der Aspekt der temporären Aktivierung des Ortes in den Fokus der Betrachtung gerückt werden. Dabei ist es vor allem an der Zeit einige grundlegende Fragen zu stellen:

Ist der heute größtenteils als Transitraum genutzte Ort für eine Nutzung als Park überhaupt geeignet?

Was braucht ein Park an dieser Stelle, um als Park wahrgenommen zu werden?

Wie kann er trotz der aktuellen Rahmenbedingungen zu einem attraktiven und gesunden Ort für alle werden?

Die Rahmenbedingungen des heutigen Umfelds sind ungünstig: Der Vorplatz an der Schwebebahnhaltestelle Alter Markt ist vor allem ein Transitraum, ein unwirtlicher Restraum, umgeben von Infrastrukturelementen und tosendem Verkehr - unten die Wupper, oben die Schwebebahn. Es gibt zudem eine hohe Belastung durch Lärm und Feinstaub. Aus diesem Grund ist es wichtig, zunächst eine fundierte Grundlagenermittlung mit wissenschaftlicher Begleitung durchzuführen, die in die Aufgabenbeschreibung des zukünftigen Parks einfließt.

Die Forschungsk Kooperation der Stadt mit der Technischen Hochschule Köln vertreten durch Prof. Yasemin Utku erwies sich hier als Glücksfall für alle Beteiligten. Sie hatte sich bereits in der Vergangenheit ähnlichen Aufgabestellungen unter anderem bei der Reaktivierung des Verkehrsknotenpunktes Ebertplatzes in Köln gewidmet und konnte für das Projekt in Wuppertal Barmen gewonnen werden.

Am konkreten Beispiel in Barmen bestand die Aufgabe darin, einerseits die Rahmenbedingungen des Ortes zu analysieren und andererseits spielerische Ansätze für Klimaschutz, Klimaanpassung und Klimagerechtigkeit zu entwickeln und am Standort im Rahmen eines Stadtlabors zu testen.



Blick auf Haltestellenvorplatz Alter Markt von Norden

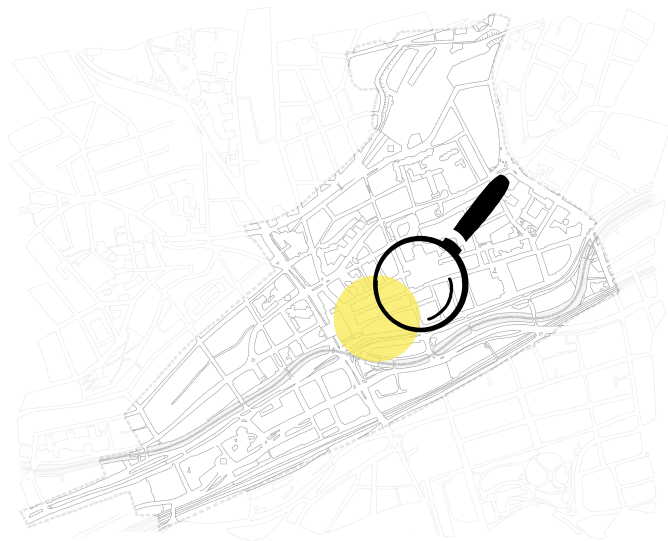


Blick von Westen auf die Platzfläche – zukünftiger Standort des Stadtlabors „Pop-up Park, Barmen“ und des Schlüsselprojektes Ankunftsort Alter Markt

1.2 METHODIK

Die Forschungsk Kooperation wurde in zwei Phasen über den Zeitraum eines Jahres, in engem Austausch mit den Projektbeteiligten, sowie den Bürger:innen in verschiedenen Workshop-/Beteiligungsformaten durchgeführt.

1 RE:SEARCH BARMEN



Zu Anfang galt es die Frage nach der Ausgangslage zu klären. Zu Erörterung dieser wurde eine umfangreiche Grundlagenermittlung angestellt. Über die Analyse bereits durchgeführter Studien, fachlicher Inputs von Expert:innen aus der Wuppertaler Stadtverwaltung und der Studie von Veröffentlichungen zum Themenkomplex der nachhaltigen Stadtentwicklung wurde eine Datensammlung angelegt, die es ermöglichte einen ersten Überblick über die bestehenden thematischen Zusammenhänge im Allgemeinen und Gegebenheiten vor Ort zu gewinnen.

Stadtlabore/Reallabore meinen zeitlich begrenzte Kooperationen verschiedener Akteur:innen bspw. aus Wissenschaft, Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft, bei der das gegenseitige Lernen in einem experimentellen Testraum unter realen Bedingungen im Vordergrund steht.

Aus dieser Recherche ließen sich wesentliche Problemstellungen ablesen, welche in der weiteren Bearbeitung in konkrete Thesen überführt wurden, um daraus wiederum einen inhaltlichen Rahmen für die weiteren Schritte abzuleiten.

Ein im Stadtbezirk Barmen gelegener, beispielhafter Stadtraum wurde als Experimentierfeld für das Forschungsprojekt bestimmt. Daraus ergab sich die zusätzliche Möglichkeit die erarbeiteten Handlungsfelder nicht nur großmaßstäblich für den gesamten Stadtbezirk Barmen, sondern auch auf die konkreten örtlichen Gegebenheiten anzuwenden und mit Bezug auf diesen hin zu überprüfen.

Um neben den klimarelevanten Themen auch den Menschen als maßgebliche Bezugsgröße mit einzubeziehen, wie auch den kooperativen Charakter des Projekts zu stärken, wurden zusätzlich Umfragen unter den Bürger:innen zum Abgleich der getroffenen Annahmen durchgeführt und Erhebungen angestellt. Auch hier wurde dies wieder zum einen mit Blick auf den gesamten Stadtteil Barmen, zum anderen in Bezug auf den beispielhaft gewählten Stadtraum durchgeführt.

Die stetige Überprüfung getroffener Annahmen, sowie das Einarbeiten neu gewonnener Erkenntnisse ziehen sich durch das Projekt und bilden ein wichtiges Merkmal des iterativen Arbeitsprozess. Das bezieht neben der theoretischen Auseinandersetzung auch die sich parallel entwickelnde räumliche Gestaltung mit ein, die sich anhand der im Prozess gewonnen Erfahrungen kontinuierlich fortschreibt.

So stand mit Ende der ersten Projektphase eine temporäre Anlaufstelle für das Thema Klimawandel und Klimafolgenanpassung in Form eines Stadtlabors am Schwebebahnhofvorplatz Alter Markt, das für mehrere Monate die räumliche Umgestaltung der umgesetzten theoretischen Erkenntnisse und die einher gegangene Umgestaltung des Experimentierfelds auf die Menschen und das Mikro-Klima erproben soll.

2 RE:THINK BARMEN



Aufbauend auf den Erfahrungen aus der ersten Projektphase, ging es im zweiten Teil darum, konzeptionelle Ansätze abzuleiten, die sich auf weitere, urbane Räume innerhalb Barmens übertragen lassen.

Um ein möglichst breites Spektrum an vorhandenen stadträumlichen Situationen abdecken zu können, wurden verschiedene Raumtypologien ausgewählt, wie sie in Barmen vermehrt vorkommen.

Die Auseinandersetzung mit der jeweiligen Raumtypologie am konkreten Beispiel ermöglichte die Entwicklung von exemplarischen Lösungsansätzen, die sich wiederum auch – abgesehen von der geringfügigen Anpassung an die örtlich variierenden Gegebenheiten – auf andere Orte mit den gleichen typologischen Charakteristika im Barmer Stadtgebiet übertragen lassen.

Die Projektarbeit erfolgte vornehmlich innerhalb von studentischen Seminaren im Bachelorstudiengang Architektur der TH Köln.

2. UNTERSUCHUNGS- RAUM

Neben dem großmaßstäblichen Gebiet des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK), als definiertem Forschungskorridor, sollte zusätzlich eine kleinmaßstäbliche räumliche Verankerung innerhalb des ISEK als Aktionsraum für die konkrete Arbeit vor Ort dienen. Dazu eignete sich die Fläche an der Schwebobahnhaltestelle Alter Markt.

Mit dem politischen Beschluss zur Sanierung der Schwebobahnhaltestelle Alter Markt durch die Wuppertaler Stadtwerke ab Mitte 2025 und der daran ab 2027 anschließenden Umgestaltung des angrenzenden Haltestellenvorplatzes, bot sich die Gelegenheit, den Platz in der Zwischenzeit als urbanen Experimentierraum für Feldforschung jeglicher Art zu nutzen – Dies geschah mit der Perspektive die in der Experimentierphase erlangten Erkenntnisse in die letztliche, dauerhaften Umgestaltung des Platzes mit einfließen zu lassen.

2.1 BARMEN INNENSTADT

Schon seit Jahrzehnten zeichnet sich die Entwicklung der Elberfelder City als bedeutender innerstädtischer und regionaler Einzelhandelsstandort ab. Die Innenstadt Barmen hat im gesamtstädtischen Zentrengefüge eine herausragende Bedeutung als zweites Hauptzentrum, bedarf jedoch einer stärkeren Spezialisierung und Profilierung. Durch die aktuellen Entwicklungen am Hauptbahnhof Döppersberg und der Neugestaltung der Innenstadt in Elberfeld, werden Auswirkungen auch auf die Innenstadt Barmen sichtbar. Dies löst einerseits einen verstärkten Handlungsdruck vor allem bei den Innenstadt Akteuren in Barmen aus. Andererseits bietet sich so die Chance durch eine neue Profilierung der Barmer Innenstadt als Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Wohnstandort mit dem Schwerpunkt in Kultur und Klimafolgeanpassung eine nachhaltige Zukunftsperspektive zu eröffnen.

Die Barmer Innenstadt mit der langgestreckten Fußgängerzone „Werth“ als zentrale Geschäftsstraße hat auch heute noch eine regionale Versorgungsfunktion, die über die Stadtteilgrenzen hinausgeht und vor allem den Osten der Stadt bedient.

Mit der Entwicklung und Verfolgung eines spezifischen, eigenen Profils für die Innenstadt Barmen sollen einerseits die feststellbaren Entwicklungen im Bereich des Funktions- und Bedeutungsverlustes der Barmer Innenstadt im gesamtstädtischen Gefüge gestoppt und eine Stabilisierung des Standortes erreicht werden.

Andererseits braucht Barmen das eigene Profil auch, um sich neben einem erstarkten Elberfeld in einer „eigenen“ Rolle behaupten zu können. Mit einer spezifischen ISEK-Strategie und den Schwerpunkten Klimaschutz, Kultur und Dienstleitungen/Einzelhandel für die Innenstadt Barmen erfolgt das erforderliche Signal der öffentlichen Hand, den Standort Barmen neben Elberfeld langfristig zu stärken. *Die im Rahmen des ISEK beschriebenen Maßnahmen* * verfolgen hierbei einen integrierten und thematisch übergreifenden Ansatz.

Maßnahmen mit einem hohen Maß an handlungsfeldüberschneidenden Inhalten sind zum Beispiel die Qualifizierung der Ankunftsorte in der City. Dies sind die Neugestaltung der Schwebobahnhaltestellen und deren Anbindungsbereiche an die City. Hier treffen vielfältige räumliche Konfigurationen, unterschiedliche Verkehrsströme und soziale Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum aufeinander. Deshalb lassen sich bei der Umgestaltung dieser Orte „Experimentierräume“ entwickeln, anhand derer man erkenntnisreiche Rückschlüsse auf den Gesamttraum ziehen kann.

* siehe Anhang



Die Ankunftsorte der Barmer Innenstadt, genordet, unmaßstäblich

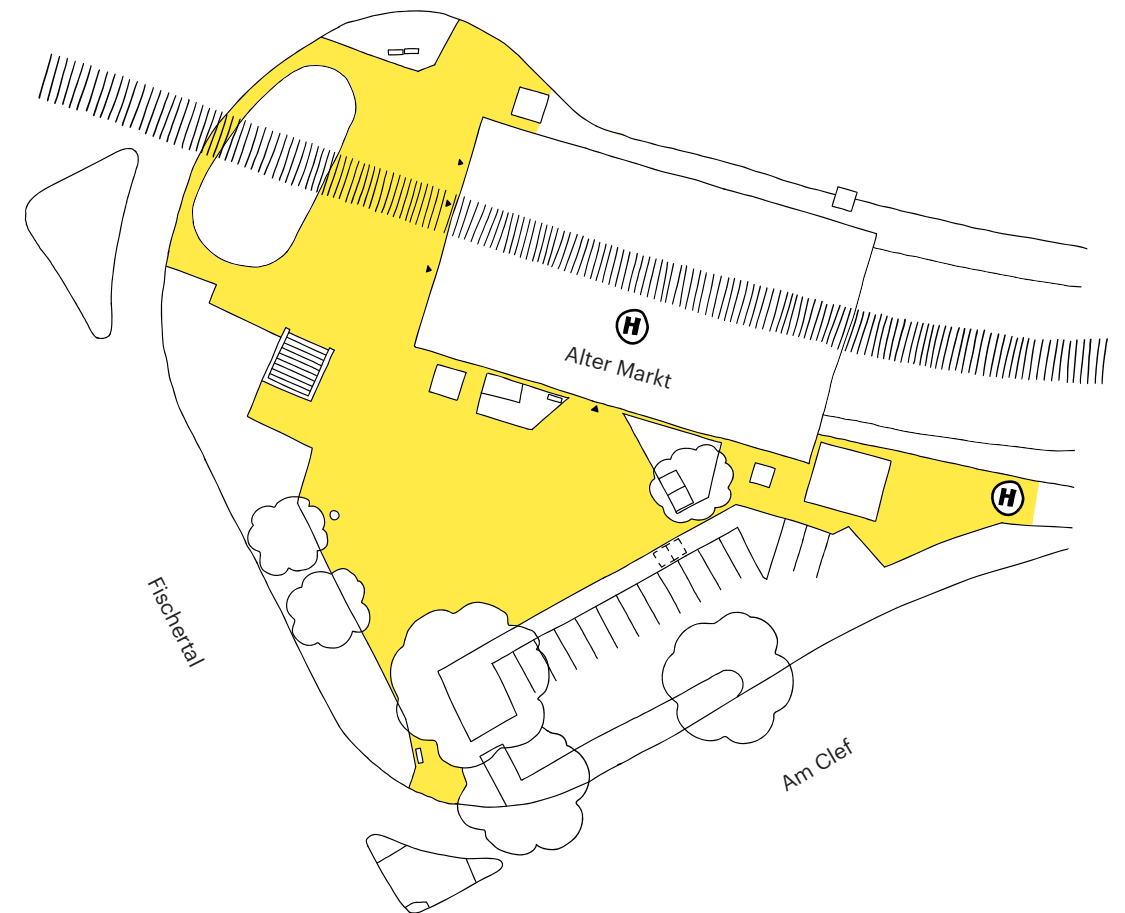
Die **Ankunftsorte** des ISEK sind intermodale Verkehrsknotenpunkte an den Schwebobahnhaltestellen und dienen als übergeordnete Schnittstellen zur Erreichbarkeit der Innenstadt.

2.2 VORPLATZ SCHWEBEBAHN- HALTESTELLE ALTER MARKT

Der Ankunftsort Alter Markt mit seiner Schwebebahnhaltestelle ist der zentrale Zugangspunkt in die Barmer Innenstadt. Hier treffen eine Vielzahl an Verkehrsströmen, hohe Besucher:innenfrequenzen und städtebauliche Raumgefüge aufeinander. Der Schwebebahnhaltestellenvorplatz ist ein städtebaulicher Restraum, entstanden aus der autogerechten Verkehrspolitik der 1960er/70er Jahre. Zwischen den stark frequentierten Verkehrsachsen Fischertal, Am Clef und der Schwebebahn gelegen, sind Form und Erscheinungsbild das Resultat der benachbarten, prioritär bedachten Nutzungen.

Obwohl die angrenzende Schwebebahnstation einen der „Eingänge“ in die Barmer Innenstadt markiert und der Platz somit durchaus repräsentative Funktion haben könnte, fungiert er lediglich als reiner Transitraum ohne jegliche Aufenthaltsqualität.

Diese Nutzung als reiner Transitraum hat eine jahrelange bauliche Vernachlässigung zur Folge gehabt. Die Oberflächengestaltung ist gekennzeichnet von defektem Plattenmaterial, Ausbesserungen und rein funktionalen Bezügen. Die starke Erwärmung der größtenteils versiegelten Oberflächen im Sommer wie auch das sich bei Regen auf dem Platz sammelnde Wasser lassen ihn zusätzlich unattraktiv wirken.



Haltstellenvorplatz Alter Markt, genordet, unmaßstäblich

B. RE:SEARCH

BARMEN

Aufgrund des Wissens um die Vulnerabilität Wuppertals bezüglich vergangener und zukünftiger Großwetterlagen /Klimafolgen ist die vorhandene Datenlage darüber sehr umfangreich. Die Starkregenereignisse und Überschwemmungen der letzten Jahre sind erfasst und ausgewertet, einige Gegenmaßnahmen wurden bereits ergriffen, weitere folgen in den nächsten Jahren.

Gleichermaßen sind gewisse Problemstellen offenkundig, jedoch aufgrund ihrer Komplexität sehr langwierige Angelegenheiten oder schlichtweg unumstößlich; wie zum Beispiel die gegebene Topografie Wuppertals. Es stellt sich die Frage, welchen Mehrwert das Forschungsprojekt an dieser Stelle überhaupt beitragen kann?

Stadtentwicklung ist ein komplexer Planungsprozess, innerhalb dessen vielschichtige strukturelle, räumliche und gesellschaftliche Themen zusammenlaufen und berücksichtigt werden.

Der Bereich der Klimaresilienz ist einer davon. Es wurde versucht die Betrachtungsebene innerhalb des Forschungsprojekts nicht nur monothematisch, sondern umfassender zu begreifen und neben den unmittelbaren Klimafolgen auch Nachhaltigkeit im Sinne von gesellschaftlichen wie stadträumlichen Gesichtspunkten zu interpretieren – quasi ein sozial-ökologischer Ansatz.

Im Unterschied zu konventionellen, teils langwierigen städtebaulichen Planungsprozessen ging es darum, aufzuzeigen, dass es abseits dessen auch möglich ist innerhalb eines experimentellen Rahmens kurzfristig und niederschwellig räumliche Entwicklungen voranzutreiben und damit Impulse für die Profilierung eines Standorts im politischen und gesellschaftlichen Diskurs zu setzen.

B.1 BESTANDSAUFNAHME

Im Vordergrund stand zunächst die Erstellung einer umfassenden Grundlagenermittlung: von bereits bestehenden Konzepten der klimaresilienten Stadtentwicklung (Klimaschutzkonzept, Hitzeaktionsplan, Ergebnisbericht Taskforce Hochwasser), hin zu spezifischen räumlichen und sozialen Gegebenheiten in Barmen.

Dabei halfen Rahmenwerke wie die *Neue Leipzig Charta* *, sowie Initiativen des Bundes wie der *Klimascout* * und der *Klimalotse* *, wie auch internationale, nationale und lokale *Best Practice Beispiele* * um sich einen Überblick über den aktuellen Kenntnisstand zu verschaffen und sich dem Umgang mit den Themen Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Klimafolgenanpassung am Standort Barmen intensiv auseinanderzusetzen.

Der Austausch mit Expert:innen aus verschiedenen städtischen Fachressorts unter Leitung des Ressort für Stadtentwicklung und Städtebau sowie Interviews mit externen Fachleuten wie dem Wuppertal Institut, der ISG Barmen Werth und dem Begleitenden Innenstadtmanagement BarmenUrban war ein weiterer wichtiger Bestandteil, um einen differenzierten Blick auf die lokalen Spezifika zu bekommen und um örtliche Problemstellen und Potenziale identifizieren zu können. Bereits existierende Studien und verbindliche Konzepte, insbesondere das ISEK-Barmen aus dem Jahr 2019, lieferten umfangreiche Datensätze, die bisher größtenteils im Kontext wirtschaftlicher und sozialer Potenziale betrachtet wurden, sich jedoch auch für die Beschäftigung mit Klimaaspekten anwenden ließen.

Aufbauend auf dem erarbeiteten Wissensstand wurden sechs zentrale Thesen abgeleitet, die als Grundlage für die Definition von Handlungsfeldern dienten und als Ansatz, um mit den Menschen vor Ort/ Nutzer:innen des Platzes ins Gespräch zu kommen.

* siehe Anhang

THESE 1

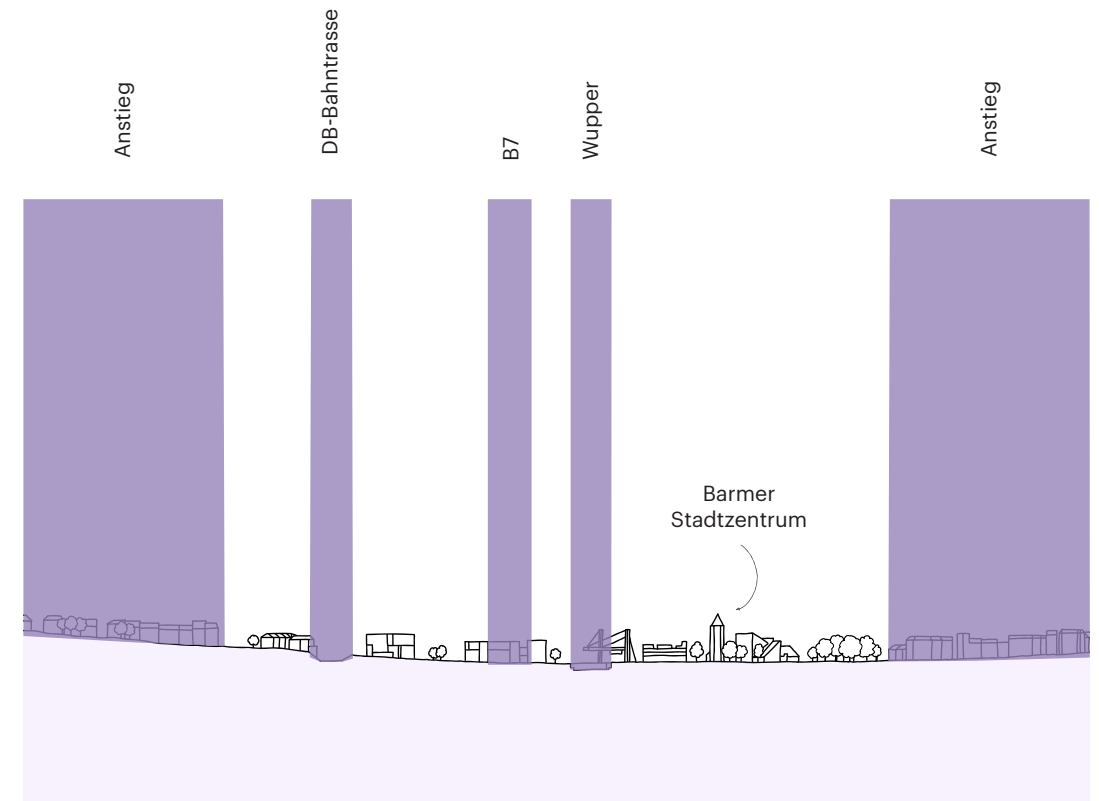
DIE STEIGUNGEN DER TALLAGEN UND HANGLAGEN IN BARMEN STELLEN FÜR DEN AKTIVEN VERKEHR (FUSSGÄNGER:INNEN / RADFAHRER:INNEN) EINE BESONDERE HERAUSFORDERUNG DAR.

Die Topografie ist die maßgebende Komponente in der Stadtentwicklung Wuppertals. Entlang der in der Talsohle fließenden Wupper erstrecken sich die großen Verkehrsachsen (B7, Am Clef, DB-Bahntrasse und Schwebebahn), die Wohnbebauungen erstrecken sich tendenziell außerhalb der schmalen Sohle entlang der flankierenden Hänge.

In den quer zum Tal verlaufenden Straßen, die zu den Wohngebieten führen, ist der Verkehr hingegen deutlich begrenzt. Die Steigungen der beiderseits aufragenden Hänge machen die Erreichbarkeit der höher gelegenen Stadtlagen somit schwierig. Mit Steigungen von bis zu 20% stellen sie erhebliche Barrieren dar.

Sie erschweren somit die Verbreitung von aktivem Verkehr (Fußgänger:innen und Radfahrer:innen), aber auch die Erschließung mit dem öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) ist aufgrund dessen in Maß und Umfang stark eingeschränkt. Stattdessen wird die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch die Gegebenheiten begünstigt.

Die Tallage schlägt sich folglich unmittelbar auf die Bewegungsmuster der Menschen vor Ort nieder.

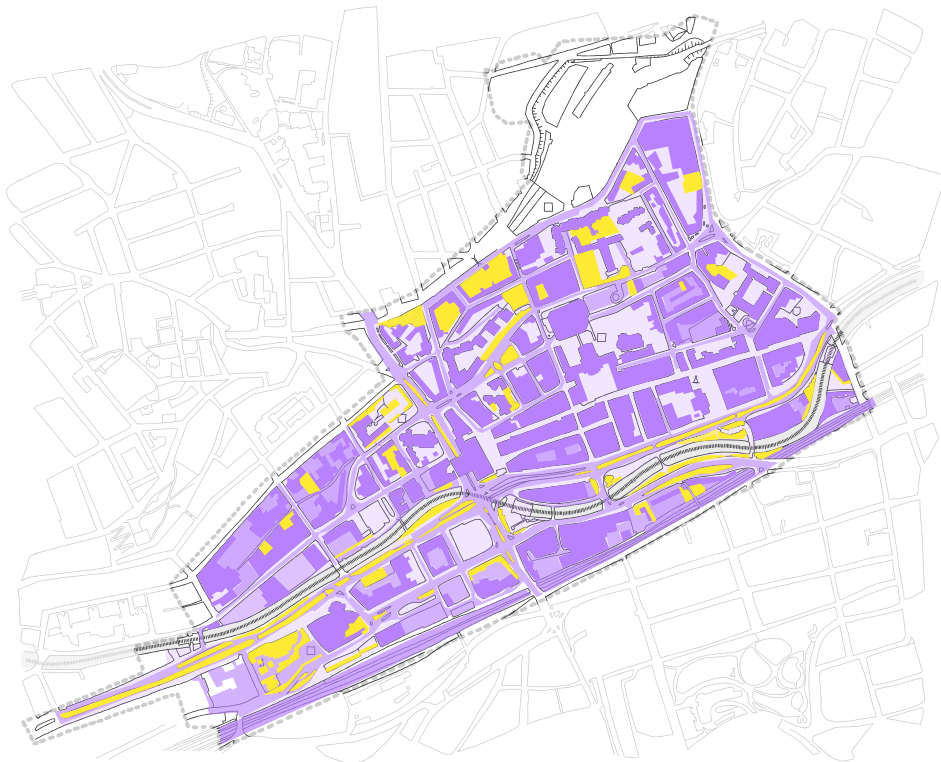


Darstellung der Barrieren im Barmer Stadtgebiet, unmaßstäblich, Grundlage: TIM online NRW

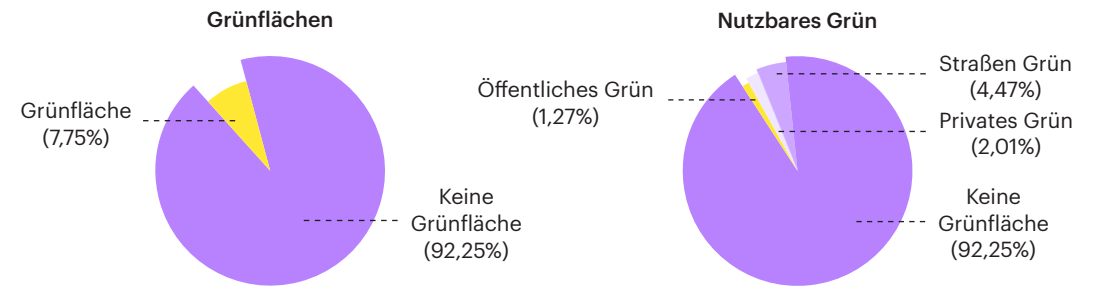
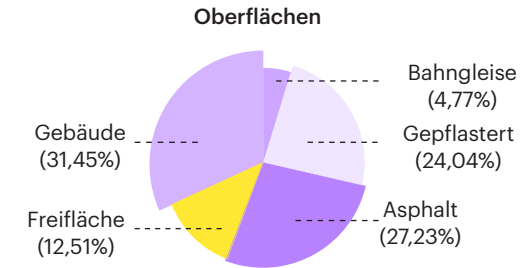
IN BARMEN GIBT ES ZU VIELE VERSIEGELTE FLÄCHEN UND ZU WENIGE GRÜNFLÄCHEN.

Nach genauer Betrachtung der verwendeten Oberflächenmaterialien im Stadtteil Barmen wird deutlich, dass ein Großteil der Oberflächen versiegelt sind. In Summe macht das etwa 82% der Barmer Innenstadt aus.

Asphalt Gepflastert Freiflächen
Gebäude Bahngleise



Flächenverbrauch, Quelle: ISEK Innenstadt Barmen, Sept. 2019



Grundlage: TIM online NRW

Nicht nur sorgen diese Flächen dafür, dass das Regenwasser nicht versickern kann, versiegelte Oberflächen erhitzen sich darüber hinaus auch deutlich schneller und speichern die Wärme über einen längeren Zeitraum.

Von den existierenden Frei- und Platzflächen sind lediglich ca. 8% unversiegelte Grünflächen. Davon sind allerdings nur knapp 1% öffentlich zugänglich.

Neben der quantitativen Erfassung zeigt sich in der qualitativen Betrachtung, dass eine Vielzahl der öffentlichen Grünflächen in lärmintensiven Bereichen liegen bzw. wenig Erholungswert aufweisen.

DIE AUSWIRKUNGEN DER KLIMAKRISE (ÜBERHITZUNGEN, STARKREGENEREIGNISSE) ÄUSSERN SICH BESONDERS DRASTISCH IN DER TALSOHLE.

Der Stadtteil Barmen befindet sich in einer geografischen Tallage und ist durch eine dichte Bebauungsstruktur gekennzeichnet. Aufgrund der hohen Bebauungsdichte und einer starken Versiegelung von Oberflächen heizen sich viele Stadtbereiche im Sommer besonders stark auf.

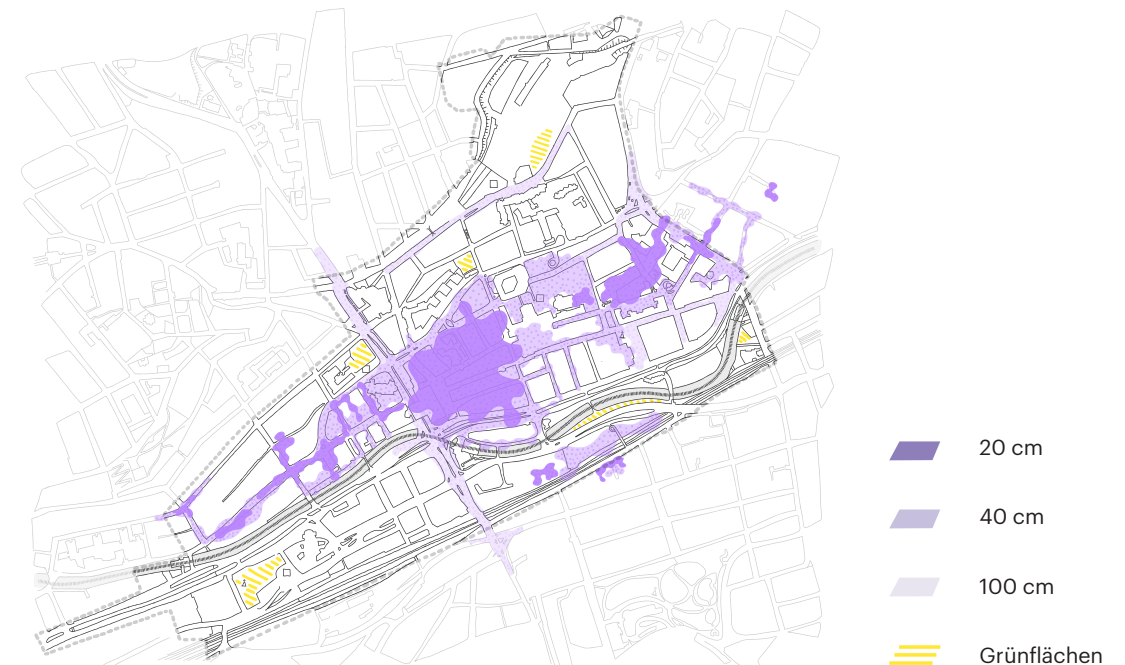
In der bebauten Umwelt wird Wärme deutlich stärker gespeichert. In Folge des Klimawandels ist in Zukunft mit längeren Hitzewellen und steigenden Temperaturen zu rechnen.



Hitzebelastung, Quelle: ISEK Innenstadt Barmen, Sept. 2019

Aus Mangel an Frischluftschneisen (Bebauung blockiert den Luftaustausch) hält sich die warme Luft zudem lange im Tal. Die quer zur Talrichtung verlaufenden Winde sorgen zusätzlich dafür, dass die aufsteigende warme Luft eher ins Tal zurück gedrückt wird, als dass sie abgeführt würde.

Durch das starke Gefälle der das Tal flankierenden Hänge kommt es bei (Stark-) Regen in der Talsohle vermehrt zu Überschwemmungen. Zu knappe Retentionsräume und mangelnde Versickerungsflächen im Stadtgebiet führen dazu, dass dort das zusammenlaufende Wasser in (schnell) steigende Pegel und Hochwasser mündet.



Starkregen, Quelle: ISEK Innenstadt Barmen, Sept. 2019

THESE 4

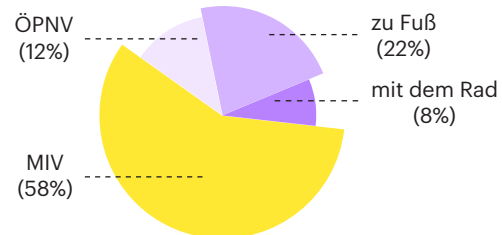
IN BARMEN IST DAS AUTO ZU DOMINANT. SOWOHL DIE TEILS MEHRSPURIGEN STRASSEN, ALS AUCH DER RUHENDE VERKEHR (PARKPLATZFLÄCHEN) NEHMEN VIEL RAUM IN DER DICHTEN TALLAGE EIN.

Die teils radikale autodominierte Verkehrspolitik der 1960er/70er Jahre führt in Wuppertal zum Bau einer autogerechten Stadt, die besonderen Problemstellen für den Mensch und seine Bedürfnisse nach sich zieht. Die ohnehin schmale Talsohle wird zum großen Teil vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) eingenommen. Sei es durch die reine Straßenfläche – allen voran die mehrspurige B7 - oder aber die hohe Anzahl an Parkplatzflächen zwischen dem ohnehin stark verdichteten Gebäudebestand.

Die meisten Straßen, besonders die quer zum Tal verlaufenden, sind zudem ungeeignet für Fahrradfahrer:innen; das Auto dominiert den Verkehr.

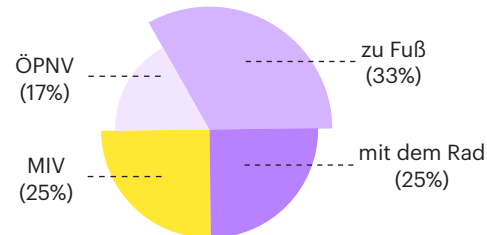
Der **Modal Split** beschreibt die Verteilung des Personenaufkommens auf die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel.

Modal Split Wuppertal 2020



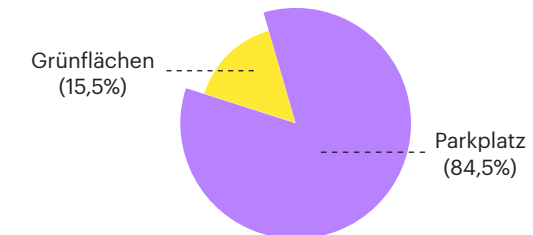
Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Wuppertal 2020

Modal Split Köln 2020



Quelle: Mobilitätsbericht Köln 2020

Parkplatzflächen / Grünflächen



Grundlage: TIM online NRW



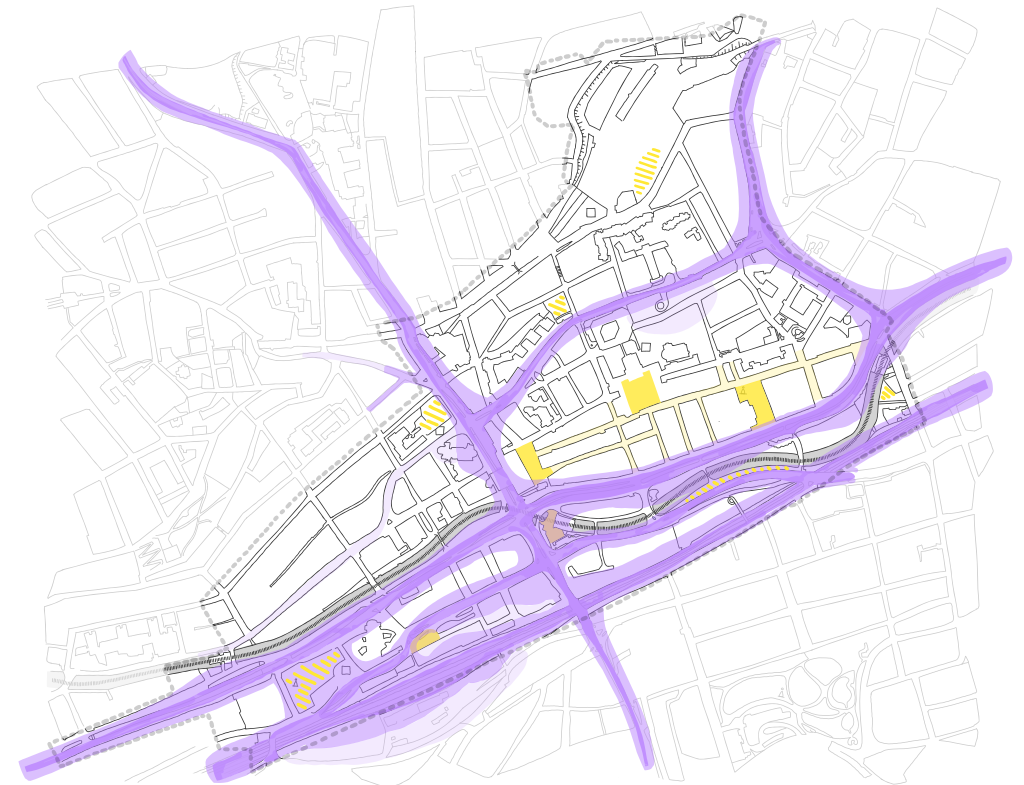
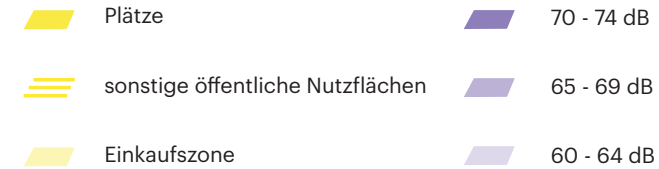
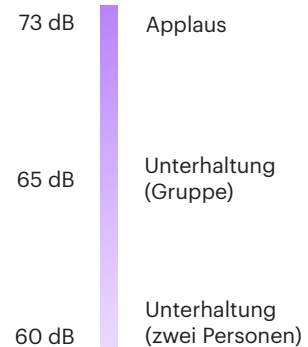
Oberflächenverbrauch, Quelle: ISEK Innenstadt Barmen, Sept. 2019

IN BARMEN GIBT ES ZU VIELE BEREICHE MIT ZU HOHEM LÄRMPEGEL UND ZU WENIG RUHEZONEN.

Ein nicht unerheblicher Nebeneffekt des hohen Verkehrsaufkommens ist der dadurch entstehende Verkehrslärm durch Auto, Bahn und Schwebebahn im Talkessel. Durch die seitlich ansteigenden Hänge wird der Lärm reflektiert und zusätzlich erhöht. Ruhezeiten gibt es im Tal nur vereinzelt, in den höheren Hanglagen sind diese verbreiteter.

Insofern lässt sich in Überschneidung mit den weiteren Thesen festhalten, dass die ohnehin wenigen, in der Talsohle zur Verfügung stehenden Grünflächen auch noch einem erhöhten Lärm-, Hitze-, Starkregen- und Feinstaubstress ausgesetzt sind. Wenn diese Bereiche zukünftig als Ruhezeiten für den Menschen qualifiziert werden sollen, bedarf es erhöhter Anstrengungen und eines übergeordneten Angangs der Problematik auf mehreren Ebenen.

Dezibel Skala



Lärmquellen, unmaßstäblich, Quelle: ISEK Innenstadt Barmen, Sept. 2019

EINKOMMENSCHWACHEN HAUSHALTE SIND IM BESONDEREN MASSE VON DEN KLIMAWANDELBEDINGTEN PROBLEMEN IN BARMEN BETROFFEN.

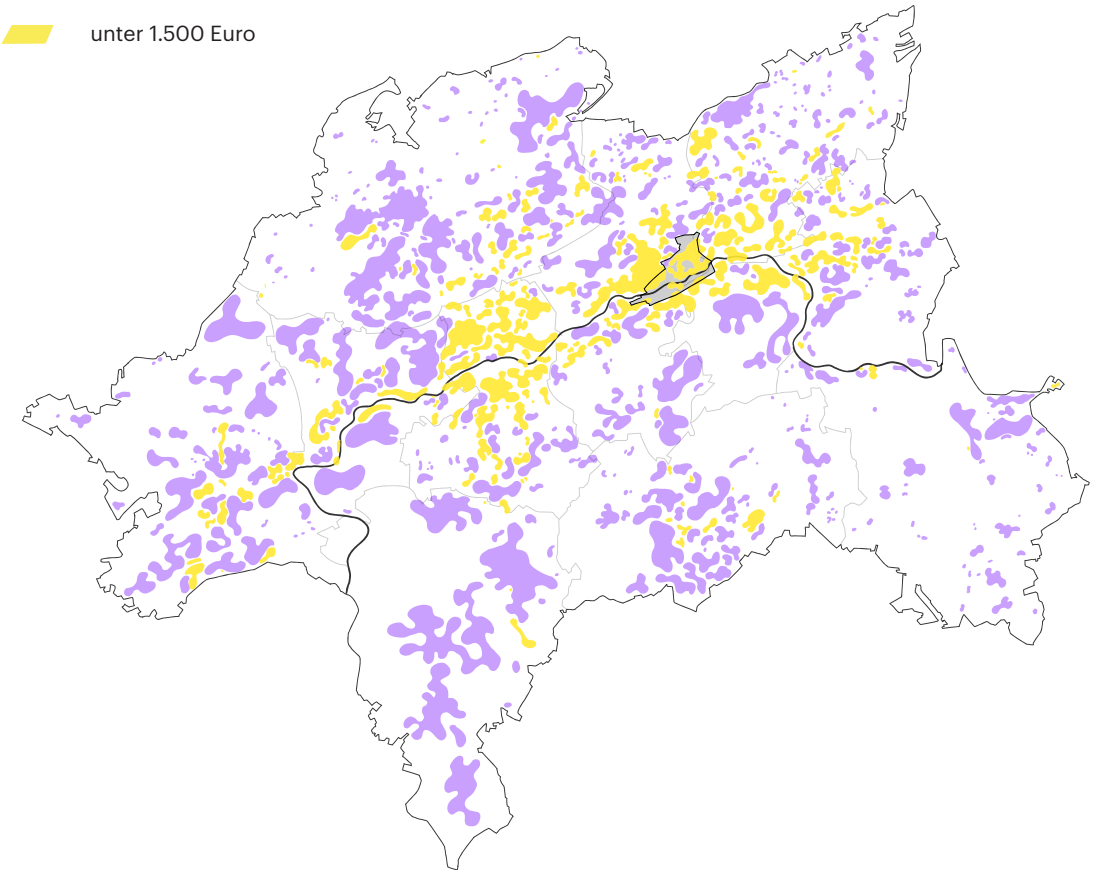
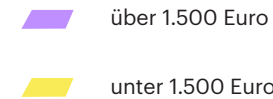
Die Talsohle, in der die topografischen Besonderheiten mit den Menschen gemachten Problematiken aufeinander treffen, hat sich schnell als die Achillesferse Barmens herauskristallisiert.

Die Höhe der Haushaltseinkommen steht in starker Abhängigkeit zur Topografie Barmens: Die einkommensstarken Haushalte sind vorwiegend an den grünen Hängen, die einkommensschwachen im Tal zu finden. Fast alle Probleme und Herausforderungen mit denen Barmen konfrontiert ist, konzentrieren sich im Talbereich und führen dort – kumuliert – zu den stärksten Ausprägungen.

Neben dem bereits genannten hohen Grad an Versiegelung im Tal und den daraus resultierenden Folgen für das Mikroklima, kommt hinzu, dass ein Großteil des vorhandenen Verkehrsaufkommens durch Transitverkehr zustande kommt. Die ortsansässige, einkommensschwache Bevölkerung verfügt selten über einen eigenen PKW. Dessen hohe Dominanz in der dicht bebauten Innenstadt bringt folglich auch wenig Nutzen für die ansässigen Bürger:innen mit sich – ganz im Gegenteil sind die Begleiterscheinungen wie Luftverschmutzung und Lärm zusätzliche Belastungen für die Bewohner:innen der Innenstadt, die folglich nur mit persönlichen Nachteilen in der Lebensführung umzugehen haben.

Die mangelnde Zugänglichkeit der Wupper selbst limitiert zudem das Potenzial, öffentliche Grünflächen für die Bewohner:innen der Innenstadt erlebbar zu machen und sie als qualitativollen innenstadtnahen Erlebnisraum umzugestalten.

Geschätzte
Nettohaushaltseinkommen



Einkommenverteilung Wuppertal, unmaßstäblich, Quelle: infas 360, GeoBasis-DE / BKG 2022

3.2 STADTLABOR POP-UP PARK

Ein wesentlicher Bestandteil des Forschungsprojekts war der von der Politik geforderte Park auf dem Vorplatz der Schwebebahnhaltestelle Alter Markt. Im Stadtlabor „Pop-up Park“ wurden die Rahmenbedingungen vor Ort analysiert und die Umsetzbarkeit der Forderungen geprüft. Das Stadtlabor diente sowohl als Experimentierfeld für angewandte Forschung und Beteiligungsformate als auch zur Überführung theoretischer Auseinandersetzungen in eine physisch wahrnehmbare, dreidimensionale Gestaltung.

Im Sinne der Urbanen Praxis versuchte der Pop-up Park abseits der klassischen Planwerkzeuge, Impulse für einen gesellschaftlichen Diskurs zur klimaresilienten Stadtentwicklung zu setzen – nicht nur theoretisch, sondern direkt erfahrbar in der räumlichen Umgestaltung. Der iterative Prozess machte Stadtentwicklung sichtbar und öffnete die Debatte für alle. Niederschwellige Angebote in Zusammenarbeit mit den Platznutzer:innen ermöglichten soziale Teilhabe, auch für marginalisierte Gruppen.

Direkt zu Beginn des Projekts wurde vom Projektpartner, dem Kölner Gestaltungsbüro für urbane Interventionen Studio Quack eine erste räumliche Transformation vorgenommen, um den inhaltlichen Start ins Projekt auch visuell und stadträumlich vor Ort abzubilden. Eine raumgreifende bepflanzte Installation informierte über das Projekt und schuf Aufenthaltsmöglichkeiten durch Sitzgelegenheiten. So wurde der bislang reine Transitraum zu einem nutzbaren Ort nahe der Innenstadt und einer neuen Anlaufstelle für Passant:innen. Diese neuen Elemente dienten zugleich als Infrastruktur für die Feldforschung der Studierenden.

Urbane Praxis ist ein breit gefächertes Format zur kooperativen, interdisziplinären und nicht-kommerziellen Stadtentwicklung. Sie setzt Impulse in einem künstlerisch-kreativen Rahmen zur strategischen und räumlichen Gestaltung urbaner Räume.



Neue Anlaufstelle Pop-up Park



Ein Informationspavillon/ Pflanzturm als erste bauliche Maßnahme am Haltestellenvorplatz



Eine Bank mit Infotafel gibt Auskunft über das Projekt und lädt zum Verweilen ein

B.B FELDFORSCHUNG

Zur Überprüfung der getroffenen Annahmen und weiterführender Feldforschung wurde eine Aktionswoche im Juni 2024 durchgeführt, innerhalb derer die Erhebung von Daten stattfand. Ausgangspunkt dafür war der Pop-up Park.

Über das gemeinsame Arbeiten vor Ort, so die Idee, sollte auch die Ansprache an Passant:innen gelingen und darüber Kontakt zu den Personen hergestellt werden, die den Platz im Alltag nutzen, denn sie sind die maßgebende Akteur:innengruppe im Prozess, zu deren Gunsten die Umgestaltung letztlich erfolgen soll.

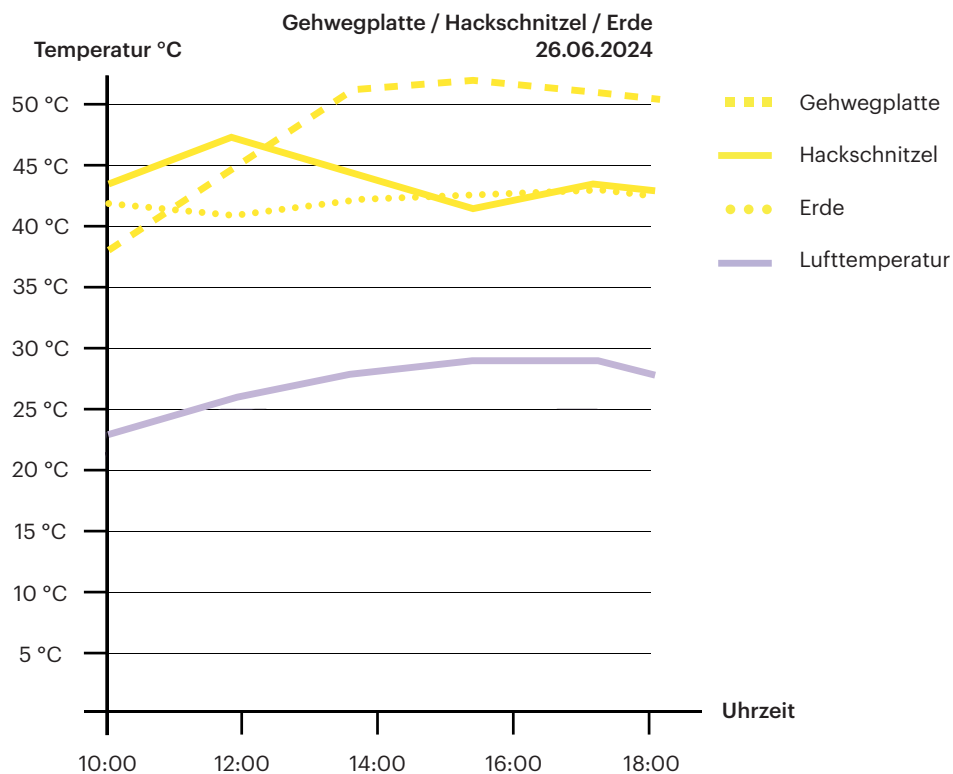
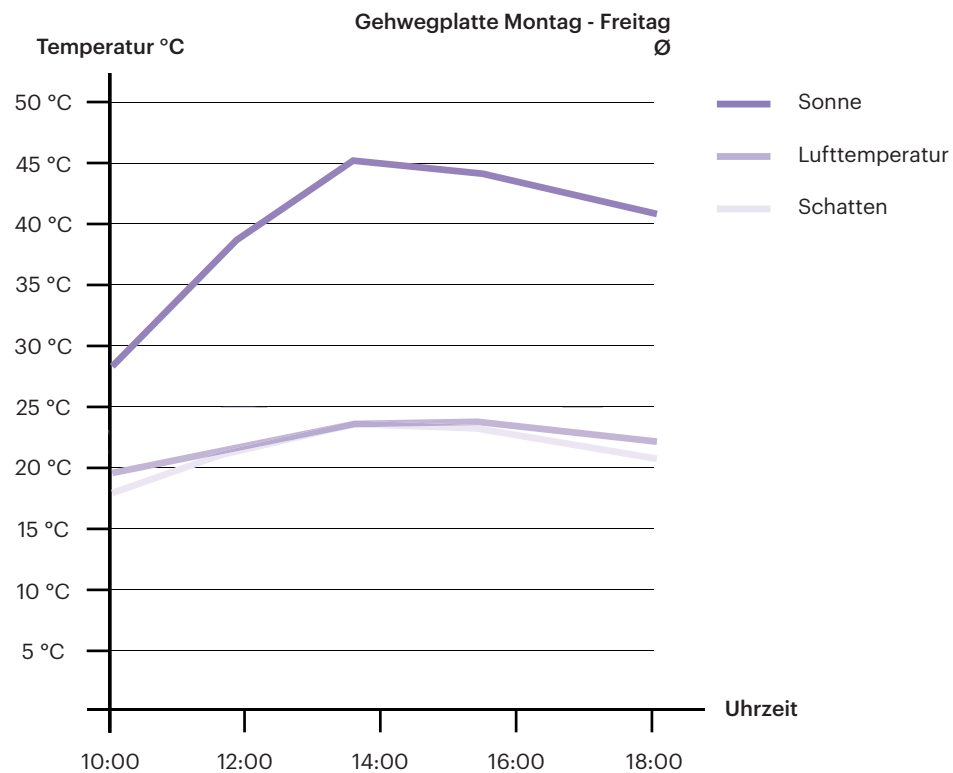
Es wurden verschiedene Formate entworfen, mit Hilfe derer die notwendigen Informationen eingeholt werden sollten; über die Messung von Oberflächentemperaturen, das Erheben von Umfragen bis hin zu Mitmach-Workshops.

Eine besondere Herausforderung war dabei die Zugänglichkeit für alle interessierten Personen des sehr heterogenen Klientels zu schaffen, unabhängig von Alter, Bildungsstand und Sprachkenntnissen.

Die Erhebungen sind nicht repräsentativ. Sie stellen auch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vielmehr sind sie als Baustein innerhalb des experimentellen Prozesses zur Erprobung alternativer Werkzeuge in der Stadtentwicklung zu sehen. Die Adressierung des Forschungsthemas an die Bevölkerung sowie deren Sensibilisierung dafür spielte im Projekt eine entscheidendere Rolle als die wissenschaftliche Quantifizierbarkeit.

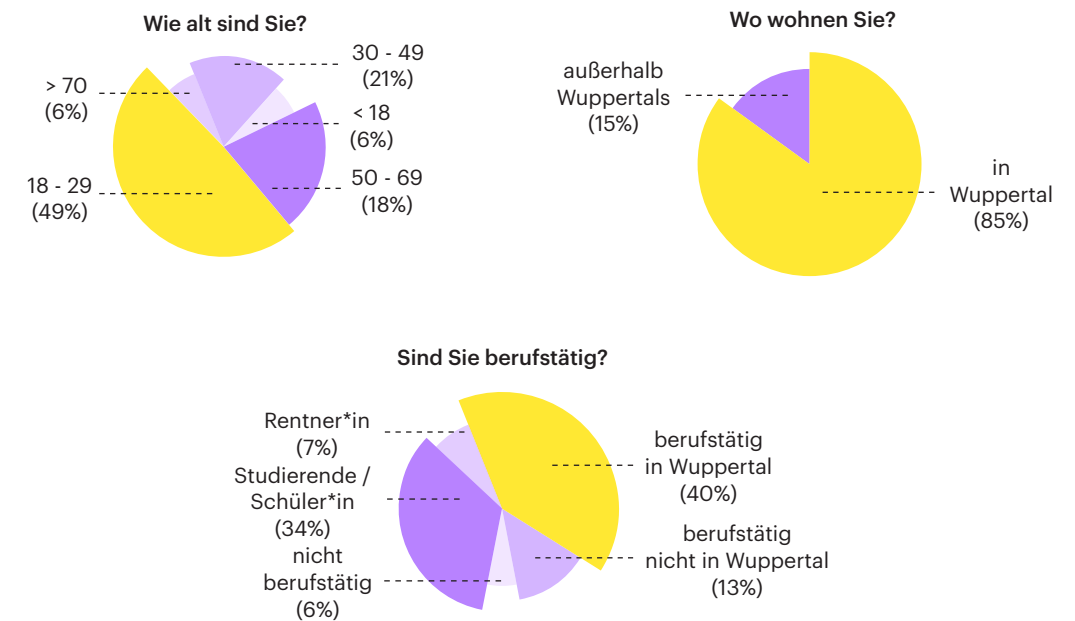


Diskussion zu Potenzialen und Problemstellen in Barmen anhand einer Mitmach-Karte



So bestätigen die Messungen der Oberflächentemperaturen verschiedener Bodenbeläge beispielsweise die naheliegende Annahme, dass sich mit Beton-Gehwegplatten gepflasterte Flächen unter Sonneneinstrahlung stärker aufheizen als organische Beläge.

Der Mehrwert dieser – unter Beteiligung von Passant:innen gewonnenen – Daten liegt im kooperativen Ansatz zur Durchführung dieser Experimente: Über das gemeinsame Machen, das selbständige Messen der Temperaturen werden unmittelbare Erkenntnisse generiert, die sich, unabhängig von Alter und Bildungslevel, verstehen und einordnen lassen. Sie erlauben Rückschlüsse auf das eigene Leben und machen komplexe Zusammenhänge anschaulich.



Umfragebasis:
53 Personen

47% der Befragten waren zum Zeitpunkt der Umfragen nicht erwerbstätig. Entweder, weil sie noch zur Schule gehen, studieren, bereits in Rente sind oder aktuell keiner Beschäftigung nachgehen. Inwiefern die Aussage tatsächlich Rückschlüsse auf das Einkommensniveau zulässt, bleibt fraglich. In jedem Fall ist es der Teil der Bevölkerung, dem, im Verhältnis zu berufstätigen Personen, ein vergleichsweise hohes Maß an Freizeit zukommt.

Betrachtet man in Ergänzung dazu die Aussage, dass 77% sich vorzugsweise zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem ÖPNV fortbewegen, bekommt das Ansinnen nach mehr begrünter Aufenthaltsfläche im Stadtraum eine größere Tragweite, da diese Menschen auch diejenigen sind, die den öffentlichen Raum intensiver nutzen und von einer Aufwertung dieser Orte am meisten profitieren werden.

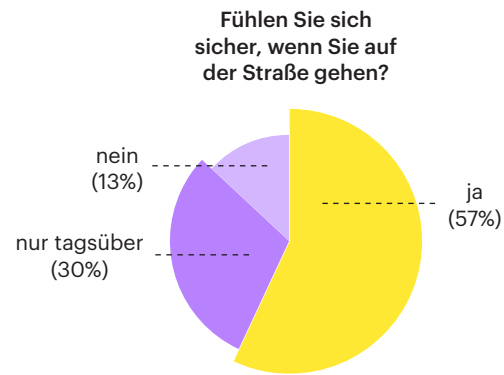
Das Auto wird von einem überwiegenden Teil der Befragten als großer Störfaktor wahrgenommen. Dabei wird das Verkehrsaufkommen allgemein, aber auch explizit der damit zusammenhängende Lärm als Problemquelle genannt. Gleichzeitig ist es der Wunsch vieler Befragter, dass die Stadt mehr Grünflächen und Bepflanzung schafft.

In Summe aller gewonnenen Daten – ergänzt um den Fakt, dass 85% der Teilnehmer:innen in Wuppertal (Stadt) wohnen – lässt sich die Vermutung ableiten, dass der Autoverkehr, welcher offensichtlich in Form von Pendler:innen und Transitverkehr in die Stadt getragen wird und nur zu einem kleinen Teil von den Bewohner:innen selbst erzeugt wird, das große Problem darstellt.

Ähnliche Ergebnisse ließen sich bei der Fragen zur konkreten Umgestaltung des Vorplatzes der Schwebelbahnhaltestelle erzielen. Von den 20 Zeichnungen, welche innerhalb der Aktionswoche zum von den Nutzer:innen des Platzes angefertigt wurden, beinhalteten 16 eine explizit grüne Gestaltung des Platzes. Daneben waren Sitzgelegenheiten und Spielplatz die zweit- bzw. dritthäufigste Nennung.



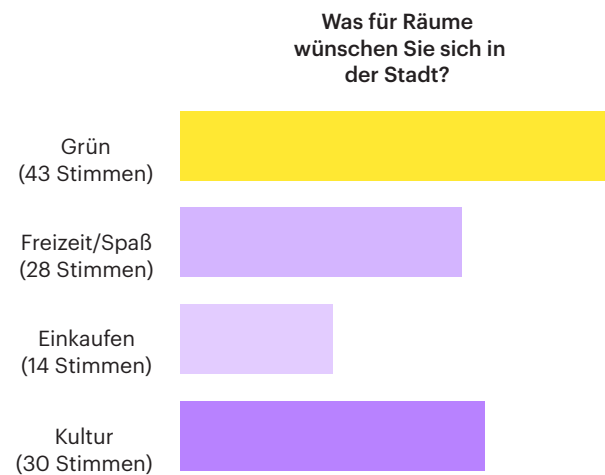
Mitmach Ausmal-Bildchen: Wie soll der Haltestellenvorplatz zukünftig gestaltet werden?



Weitere Erkenntnisse dazu ließen sich auch aus der Frage zum Sicherheits- und Wohlbefinden der Befragten ziehen. So fühlen sich 57% grundsätzlich sicher, davon jedoch 30% nur tagsüber.

Das Maß an Lebensqualität bewerteten lediglich 20% mit gut bis sehr gut. Ähnliche Tendenzen gab es bei der Zufriedenheit bezüglich des Kultur- bzw. Freizeitangebots: 56% empfinden dieses als schlecht respektive sehr schlecht

Die geäußerten Präferenzen nach Grünflächen, Kulturstätten, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen unterstreichen die Bedeutung eines vielschichtigen städtischen, die für die unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse Angebote bereithält.



Umfragebasis:
53 Personen



Passant:innen informieren sich über das Projekt



Durchführung eine Umfrage unter Begleitung von Studierenden

3.4 TEMPORÄRE GESTALTUNG

Auf Grundlage der gesammelten Ergebnisse, wurde eine Planung für die temporäre Umgestaltung des Haltestellenvorplatzes erstellt.

GRÜNER SAUM

Die zukünftige Bepflanzung der straßenseitigen Beete mit größeren und hitzebeständigen Pflanzen wird den Platz räumlich und grüner einfassen sowie den Straßenlärm reduzieren. Es ist bewiesen, dass eine zusätzliche Begrünung zum körperlichen Wohlbefinden und einer Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen kann.

FLÄCHEN WASSERDURCHLÄSSIG MACHEN

Viele dezentrale, wasserdurchlässige Flächen nehmen Regenwasser auf und geben es zeitverzögert (auch in Form von Verdunstung) wieder ab, sodass die Bedrohung von Überflutungen aufgrund von Starkregenereignisse verringert wird.

ANPFLANZUNG VON SCHATTENSPENDENDEN BÄUMEN

Bäume spenden Schatten und verhindern somit die Überhitzung von Platzflächen - dies zeigt sich besonders auf versiegelten Flächen, die sich an sonnigen Tagen bis auf über 50 Grad Celsius erhitzen und somit zum Temperaturanstieg von Städten beitragen.

FLÄCHENUMNUTZUNG

Durch den Umbau von versiegelten Verkehrsspuren und (Park)Platzflächen hin zu offenen Grünflächen werden dezentrale Versickerungs-/ Erholungsflächen überall in der Innenstadt geschaffen. In der Summe machen auch diese kleineren Flächen einen Unterschied für das Klima in der Stadt.

KLIMAGERECHTIGKEIT

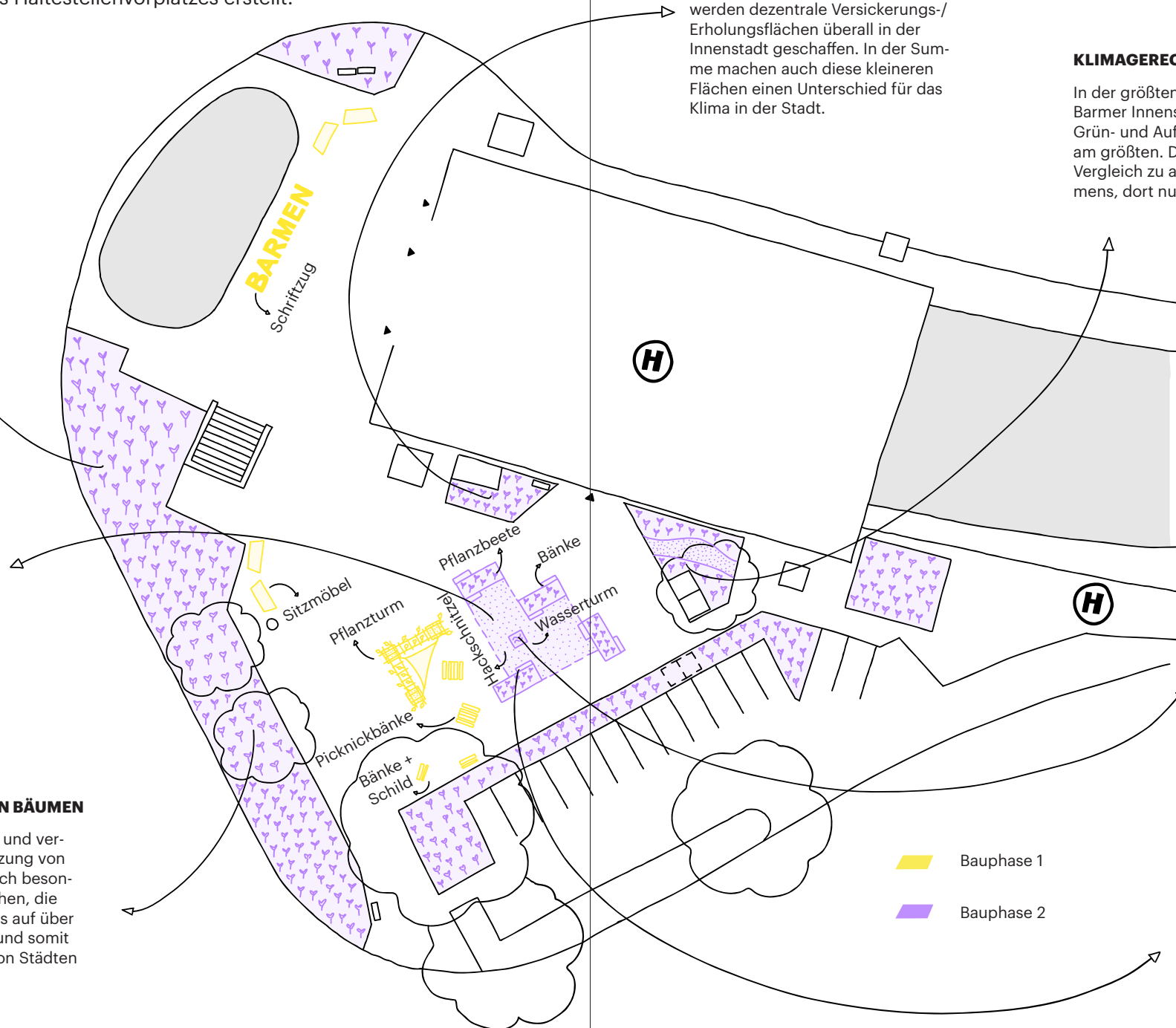
In der größtenteils steinernen Barmer Innenstadt ist der Bedarf an Grün- und Aufenthaltsflächen am größten. Diese sind jedoch, im Vergleich zu anderen Bereichen Barrens, dort nur sehr selten zu finden.

REGENWASSERSPEICHERUNG

Regenwasser kann aufgefangen, gesammelt und zum Gießen von Pflanzen genutzt werden. Besonders auf versiegelten Flächen lässt sich das ansonsten in die Kanalisation fließende Wasser auf diese Weise noch sinnvoll nutzen. Durch das Sammeln von Regenwasser zum Gießen der Grünflächen wird zudem Frischwasser und somit Geld gespart.

RECYCLING UND NACHHALTIGE BAUWEISE

Im Sinne des nachhaltigen Umgangs mit Rohstoffen sollten, wie am Pop-up Park praktiziert, alle Materialien entweder bereits recycelt oder rückbaubar und wiederverwendbar sein. Daher sind auch die Bänke aus den entnommenen Gehwegplatten gebaut. Alle Holzkonstruktionen lassen sich zerlegen, das Holz anschließend weiterverwenden.



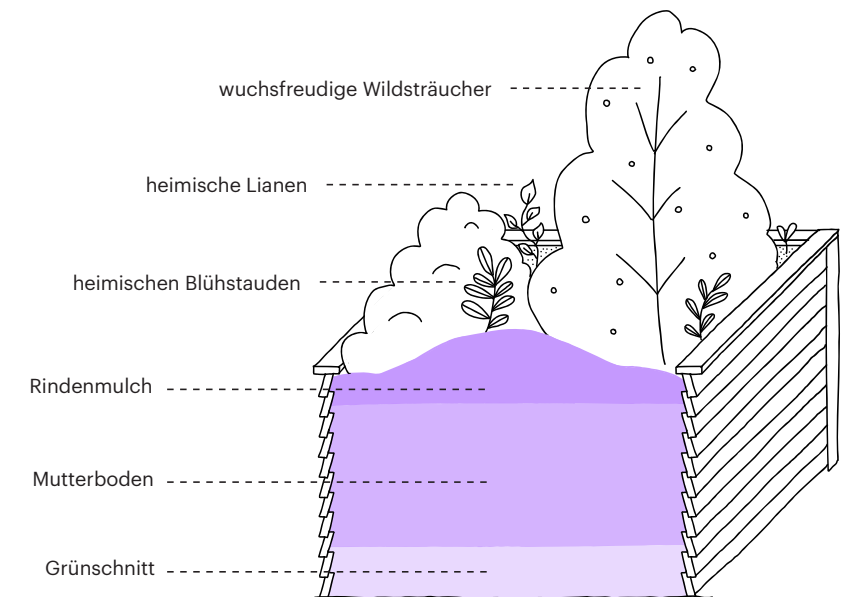


Einrichtung von vier neuen Pflanzbeeten

Bis zum Beginn der Sanierung der Schwebelbahnhaltestelle Alter Markt (voraussichtlich Anfang 2026) soll der Pop-up Park als Informations-, Mitmach- und Versuchsraum bestehen bleiben, um daraus Erkenntnisse für die finale Platzgestaltung zu ziehen, welche nach Abschluss der Sanierung realisiert werden soll.

Dabei geht es sowohl um das Monitoring der räumlichen Ausgestaltung (Wie wird der Platz von der Bevölkerung angenommen?) als auch um ökologische Aspekte (Welche Pflanzen eignen sich für die örtlichen Gegebenheiten?). So messen Sensoren gleichzeitig den Feuchtigkeitsgehalt in den Hochbeeten und in den darunter liegenden entsiegelten Bodenbereichen. Aufgrund der Messungen wird beispielsweise über Art und Umfang der künftigen Bepflanzung an und auf dem Platz entschieden.

Die bislang verwendeten ausschließlich heimischen und insektenfreundlichen Pflanzen sollen neben der Verbesserung des Mikroklimas auch einen Beitrag zur lokalen Biodiversität liefern.



Schematischer Aufbau eines Hochbeets
(1x wöchentlich gießen), maßstabslos



Hackschnitzel bilden den neuen Bodenbelag im Bereich der Flächenentsiegelungen



Installationen und Begrünung ergänzen das Angebot am Platz



Gemeinsames Mittagessen am Platz zusammen mit Passant:innen

Die angebrachte Beschilderung vor Ort erläutert die umgesetzten Maßnahmen für Interessierte und erklärt, warum der Platz zum aktuellen Zeitpunkt so aussieht, wie er sich darstellt.

Begleitet wird das Projekt auch nach der vorläufigen Fertigstellung weiterhin von Umfragen in der Bevölkerung durch das *Team Bürgerbeteiligung und Bürgerengagement der Stadt Wuppertal**, um möglichst viele Anhaltspunkte für die finale Platzgestaltung zu erhalten.

Der Pop-up Park soll auch aufzeigen, dass Stadtentwicklungsprojekte – wenn auch in einem verhältnismäßig kleinen Rahmen – durchaus in einer kurzen Zeitspanne umgesetzt werden können. Als Teil dieser müssen auch Bürger:innenbeteiligungsformate nicht zwangsläufig langwierige Prozesse sein. Das Zutun von Bürger:innen, das soll das Projekt versinnbildlichen, kann durchaus unmittelbar und direkte Auswirkungen auf den städtischen Raum zum Ergebnis haben und somit ein probates Werkzeug innerhalb von verwaltungstechnischen Planungsstrukturen sein, die die Ansinnen der Bevölkerung ernst nehmen.

Zur Belebung des Platzes werden bis 2026 immer wieder Veranstaltungen vor Ort stattfinden. Neben sozio-kulturellen Aktionen und Festen sollen dort auch weiterhin explizit Themen zur Nachhaltigkeit platziert werden. So fand im Herbst 2024 bereits die nationale Woche der Klimanpassung auf dem Platz statt. Hier wurde in enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt Wuppertal, der TH Köln und dem Wuppertal Institut mit den Nutzer:innen des Platzes über Herausforderungen und Chancen des Klimawandels für Barmen diskutiert.

* siehe Anhang

Mehr zum Pop-Up Park



Passanten nutzen das neu entstandene Mobiliar für eine Pause im Schatten

4. RE:THINK BARMEN

Der zweite Teil des Forschungsprojekts befasste sich mit der Erarbeitung von konzeptionellen Ansätze für eine klimaangepasste und sozial verträgliche Stadtentwicklung, welche, gespeist durch die zuvor erlangten Erkenntnisse, eine Übertragbarkeit auf weitere Orte innerhalb des Stadtgebiets erlauben.

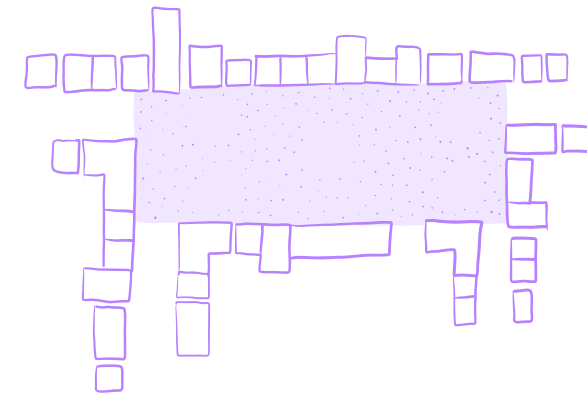
4.1 RAUMTYPOLOGIEN

Dazu wurden in einem ersten Schritt vier im Stadtgebiet vorherrschende Raumtypologien ausgewählt, die gewisse, immer wieder auftretende räumliche Charakteristika vereinen und daher repräsentativ für eine Vielzahl an Orten in der Barmer Innenstadt stehen: Konzepte, die an einem der Orte funktionieren, lassen sich, so die Idee, folglich auch an anderen Orten mit den gleichen typologischen Kriterien – abgesehen von geringen individuellen Anpassungen – anwenden.

In Summe lässt sich anhand der vier Typologien ein Spektrum an Maßnahmen für die vielfältigen innerstädtischen Räume entwickeln, welches die individuellen Raumpotenziale berücksichtigt.

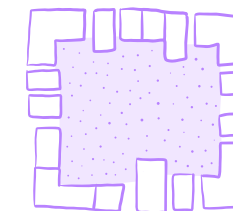
TYPLOGIE 1: ÖFFENTLICHER PLATZ

Innerstädtische, öffentliche Plätze unterschiedlicher Größe weisen oft vielseitige Bespielungsoptionen auf, sind jedoch oftmals großflächig versiegelt und, im Vergleich zu den vorhandenen Potenzialen, untergenutzt.



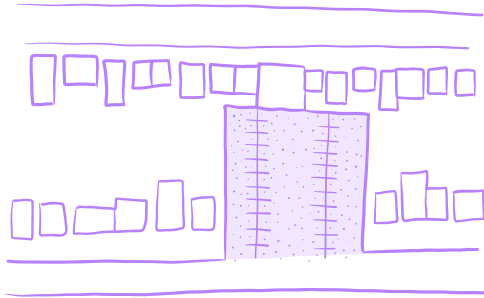
TYPLOGIE 2: INNENHOF

Innenhöfe geben wegen komplizierter Eigentumsverhältnisse und Interessenskonflikten ein an vielen Stellen sehr kleinteiliges Bild ab, das sie hinter den örtlichen Möglichkeiten zurückbleiben lässt.



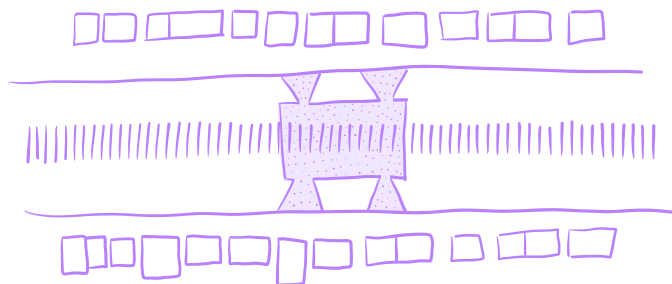
TYPOLOGIE 3: PARKPLATZ

Wie nicht zuletzt die durchgeführten Erhebungen gezeigt haben, entfällt ein Großteil des öffentlichen Raums auf die ausschließliche Nutzung durch den MIV. Die Notwendigkeit bzw. dessen Verhältnismäßigkeit lassen sich jedoch durchaus anzweifeln.



TYPOLOGIE 4: SCHWEBEBAHNHALTESTELLE

Auch wenn der Pop-up Park an die Schwebebahnhaltestelle Alter Markt angrenzt, ist die Auseinandersetzung mit der Typologie der Haltestelle innerhalb des bisherigen Projekts wenig thematisiert worden. Nichtsdestotrotz bietet diese Anhaltspunkte für eine tiefer greifende Betrachtung.



4.2 KONZEPTIONELLE IMPULSE

Im Rahmen der seminaristischen Arbeit an der TH Köln, entstanden beispielhafte Konzepte zur Entwicklung von vier Orten in Barmen – einer für jede der genannten Typologien.



AUF` WERTHEN

GESCHWISTER-SCHOLL-PLATZ



In einer ersten Standortanalyse wurden Potenziale und Problemstellen ermittelt.

Der Geschwister-Scholl-Platz gliedert sich in zwei Bereiche: die breite Kopfseite am Werth und die dazu quer verlaufende längliche Fläche die letztlich auf die B7 trifft.

Diese Zweiteilung spiegelt sich auch in der Nutzung wider. Der längliche Raum dient vor allem der Erschließung der Fußgängerzone und wird gelegentlich vom Haus der Jugend genutzt. Die Kopfseite ist Standort für Veranstaltungen wie Kirmes und Weihnachtsmarkt. Attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten fehlen auf dem gesamten, größtenteils, versiegelten Platz.

Aus der Analyse hat sich folgende Zielsetzung ergeben: die Verringerung von Hitzeinseln durch Entsiegelung und Begrünung, sowie die Steigerung der Aufenthaltsqualität. Die vorhandene Zonierung wird hervorgehoben und die Qualitäten beider Platzsegmente gestärkt. Der urbane, zum Werth orientierte Teil, bleibt für Veranstaltungen erhalten. Der längliche Bereich erhält organische, mit Sitznischen ergänzte, Grünflächen, die die strenge Geometrie aufbrechen.

Neue Topografien schaffen räumliche Tiefe. Der Vorplatz des Haus der Jugend bleibt erhalten, wird aber klarer gefasst und als Retentionsfläche gestaltet, die im Sommer Abkühlung und ein Wasserspiel bietet. Der Baumbestand wird ergänzt. Ein Pop-up-Café soll für zusätzliche Belebung sorgen.

Typologie 01: Öffentlicher Platz



Abschlusspräsentation am Geschwister-Scholl-Platz

MODULAR YARD

WERTHER-HOF



Der Werther Hof ist derzeit ein Konglomerat partikularer Interessen, erkennbar an einer kleinteiligen, chaotisch wirkenden Raumstruktur: abgetrennte Vorgärten, Privatparkplätze, ein eingezäunter Spielplatz. Diese Fragmentierung erschwert eine kohärente Entwicklung des Innenhofs.

Ein nachhaltiger Ansatz erfordert daher eine gemeinschaftliche Planung unter Einbeziehung aller Akteur:innen. Vorrang hat nicht das Ergebnis, sondern die Gestaltung und Moderation des Prozesses.

Das Projekt Modular Yard versucht diesen kooperativen Ansatz in einer beispielhaften Auseinandersetzung aufzuzeigen. In Workshops sollen Ideen für die Zukunft des Hofes gesammelt, eine gemeinsame Vision formuliert und thematische Arbeitsgruppen gebildet werden. In wiederkehrenden Treffen soll so die Vision Schritt für Schritt in ein real abbildbares Szenario übertragen werden. Ein Hoffest bildet den Abschluss des moderierten Prozesses und leitet wiederum den Start in die räumliche Umgestaltung ein.

Zur Veranschaulichung des Vorgehens wurden modulare Holz-kuben entwickelt, welche als Werkzeug innerhalb der prozesshaften Gestaltung des Hofes genutzt werden können. In unterschiedlichen Konfigurationen lassen sich die verschiedenen Ideen abstrakt räumlich darstellen. Durch das Räumlichwerden der erdachten Szenarien lassen sich diese miteinander vergleichen und diskutieren.

Ein exemplarischer Entwurf, soll räumliche Potenziale und ökologische Maßnahmen verdeuten: Teilentsiegelung der Parkflächen durch Zusammenführung am Hofzugang, Regenwassermanagement über Retentionsflächen zur Entlastung der Kanalisation, Begrünung von Südfassaden zur Hitzereduktion sowie Baumpflanzungen im Innenhof.

Typologie 02: Innenhof



Präsentation der studentischen Arbeit am Werther Hof



Das Projekt untersucht die räumlichen und gesellschaftlichen Potentiale von Parkplatzflächen, die ausschließlich von Autofahrer:innen genutzt werden und einen erheblichen Flächenverbrauch im Stadtgebiet verursachen.

Ein Stellplatz inkl. Erschließungsfläche nimmt ca. 40 m² ein, was für Barmen in Summe 70.000 m² bzw. 2.000 Stellplätze ergibt. Das Wissen über den enormen Flächenverbrauch innerhalb von Barmen betont, wie wichtig eine Auseinandersetzung mit dem Typus Parkplatz ist. Denn wenn Parkplätze nur für Autofahrer:innen zugänglich sind, gehören sie dann überhaupt zum öffentlichen Raum?

Parkplätze werden für den Einkauf oder Arbeitstag genutzt, stehen jedoch nur einer bestimmten Gruppe zur Verfügung. Sie stehen meist in ihrer Quantität ausreichend zur Verfügung, Lage, Bauweise und Bewirtschaftung passen jedoch häufig nicht zu den Bedürfnissen der Nutzer:innen.

Parkflächen sind, wie bereits gezeigt, enorm raumgreifend. Zur Vereinfachung wird die Grundfläche eines PKW von 12 m² als Vergleich herangezogen. In Wuppertal kostet ein Anwohner:innenparkausweis für diese Fläche 30,00 € jährlich. Der Mietspiegel in Barmen liegt bei 7,94 €/m², was umgerechnet auf die 12 m² Grundfläche 1.143,36 € pro Jahr ergibt.

Um einen Diskurs über die Theorie des Raums und seiner Ausgestaltung anzustoßen, wurde eine Installation konzipiert: Auf der 12 m² Stellfläche eines PKW wird ein vereinfachtes Wohnzimmer installiert. Die Arbeit soll Fragen aufwerfen und den Diskurs über die Verhandlung des städtischen Raums anregen.



Das installative Wohnzimmer auf dem Rathaus Parkplatz

OPEN UP WUPPER

SCHWEBEBAHNHALTESTELLE ADLER BRÜCKE



Die Wupper ist seit jeher prägendes Element Wuppertals und Bindeglied aller im Planungsgebiet liegender Schwebebahnhaltestellen.

Die durch die Wupper offerierten Potenziale liegen auf der Hand. Trotzdem wirkt die Wupper vielmehr als Barriere, denn als Qualität. Nur an einigen wenigen Stellen ist der Zugang zu den Wupperufern möglich. Nichtsdestotrotz birgt die Wupper das quantitativ und qualitativ größte ungenutzte Potenzial an Aufenthalts-/Erholungsflächen im innerstädtischen Raum – sowohl in Barmen, als in ganz Wuppertal.

Die Idee ist daher, dem Verlauf der Schwebebahn folgend, an den Haltestellen Zugänge zur Wupper zu schaffen. Von Treppenanlagen mit Sitzstufen hinab zu den Wupperufern, über Brunnenanlagen auf angrenzenden Platzflächen, bis hin zur Instandsetzung von Brücken soll der Bezug zur Wupper auf mehreren Ebenen – barrierefrei – hergestellt werden. Über das Räumliche hinaus könnte sich der geschaffene Naherholungsraum entlang der Wupper auch als Begegnungsraum entwickeln, welcher viele Stadtviertel und somit unterschiedlichste Bevölkerungsgruppen umspannt.

Mit der Umgestaltung der Uferzonen bzw. angrenzender Flächen ließe sich zudem ein erheblicher Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas erzielen. Eine (zumindest partielle) Verbreiterung des Uferbereichs würde im Falle von Hochwasser zudem die Durchflussmengen erhöhen und zu Gefahr von Überschwemmungen reduzieren.

Neben den sozialen und ökologischen Aspekten könnte die Aufwertung der Wupper, als eines der identitätsstiftenden Highlights der Stadt, sich nicht zuletzt auch mittel-/langfristig als wirtschaftlicher Attraktor für die Stadt herausstellen.

Typologie 04: Schwebebahnhaltestelle



Die temporäre Treppe symbolisiert die Zugänglichmachung der Wupperufer

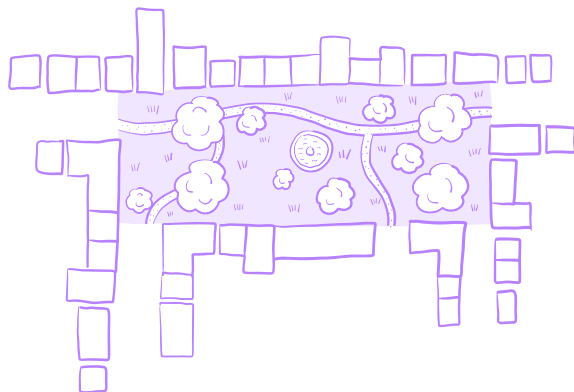
4.3 BLAUPAUSE FÜR BARMEN

Die erarbeiteten Konzepte zeigen unterschiedliche Herangehensweisen auf, wie die unterschiedlichen Typologien anhand der Beispielorte entwickelt werden könnten. Mal mehr, mal weniger konkret, sind sie Fallstudien zu einer möglichen schrittweisen Entwicklung des Stadtgebiets zu sehen.

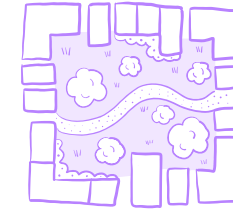
In einem nächsten Schritt müsste es nun darum gehen, die wesentlichen Aspekte der einzelnen Arbeiten zu extrahieren und daraus eine Art Blaupause zu erstellen, welche den Planenden für künftige Projekte spezifische Handlungsempfehlungen an die Hand gibt.

Für ein erstes Zwischenergebnis lassen sich folgende Forderungen festhalten:

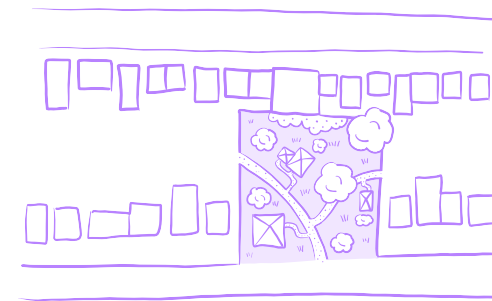
(Teil-) Entsiegelung von versiegelten Platzflächen und das Schaffen von Begegnungsorten



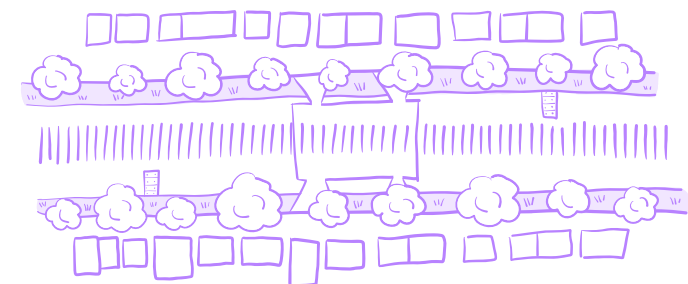
Pocket-Park: kooperativer Ansatz und Klimagerechte Anpassung von Innenhöfen (Fassaden- und Flächenbegrünung)



Neu Verhandlung des öffentlichen Raums, Anpassung und Umnutzung von Parkplatz-Flächen



Nutzbarmachung der Wupperufer: vorhandene Flächenpotenziale der Ankunftsorte an den Schwebebahnhaltstellen ausschöpfen



5. REFLEXION

Die im Rahmen der Forschungsk Kooperation gesammelten Erkenntnisse haben viele neue Perspektiven, Diskussionen und praktische Ansätze zur Entwicklung einer klimatisch angepassten Barmer Innenstadt hervorgebracht.

Der interdisziplinäre Gedanke und die wissenschaftliche Begleitung des Projektes führte zu einer hohen Akzeptanz der durchgeführten Maßnahmen in der Bevölkerung. Das Thema Klimawandel und Klimafolgeanpassung konnte erfolgreich in der Stadtgesellschaft platziert und ein Diskurs über Chancen und Herausforderungen von Anpassungsmaßnahmen gestartet werden. Vor allem die Frage nach der inhaltlichen Priorisierung und anderweitigen Nutzbarmachung bereits vorhandener Flächen ist im Kontext der weitestgehend fertig gebauten Barmer Innenstadt ein wichtiges Thema für die zukünftige Stadtentwicklung in Barmen geworden.

In der Bewertung der Forschungsk Kooperation muss zwischen der Betrachtung der methodischen Ansätze und dem praktischen Mehrwert differenziert werden.

Die entstandenen Konzepte sind als Beiträge für die Erarbeitung von Planungshilfen im Kontext der sozial-ökologischen Stadtentwicklung zu verstehen. In der Betrachtung von aktuell relevanten Problemstellungen, mit denen die Gesellschaft in zunehmender Intensität konfrontiert sein wird, können sie Anhaltspunkte einer ganzheitlichen, lösungsorientierten Bearbeitungsebene liefern.

Eine dezidierte Auswertung dessen steht noch aus. Deutlich wird aber auch: Es sind keine einfachen, kostengünstigen oder gar unkomplizierten Lösungen zur deutlichen Verbesserung der klimatischen Situation in der Barmer Innenstadt möglich.

Vielmehr hat sich gezeigt, dass die weitestgehend versiegelte Talsohle zwar Ansatzpunkte bietet, verhältnismäßig einfach umzusetzende klimatische Optimierungen (z.B. Rückbau/Reduzierung von Fahrspuren, Begrünung von Innenhöfen und Dächern oder den Rückbau von Parkplätzen) durchzuführen, diese jedoch oftmals mit immensen Kosten, der Aufgabe von Privilegien zu Lasten des Autoverkehrs und politischen Richtungsentscheidungen verbunden sind. Die sogenannten Weichenstellungen für eine klimaangepasste Stadtentwicklung ist nur durch Konsens im politischen Raum sowie die Bereitstellung von wirtschaftlichen und personellen Ressourcen im Bereich der umsetzenden Stellen möglich.

Die erfolgreiche exemplarische Erprobung von verhältnismäßig einfach umzusetzenden Maßnahmen der klimagerechten Stadtentwicklung, wie der zusätzlichen Begrünung, Entsiegelungsmaßnahmen, Schaffung von zusätzlichen Aufenthaltsräumen oder dem Einsatz von schattenspendenden Elementen, kann als positive Erkenntnis der Forschungsk Kooperation gewonnen werden und dient fortan als wesentlicher Bestandteil des „Werkzeugkastens“ für aktive Stadtplaner:innen.

Rückblickend erscheinen weniger die konkreten (Mess-)Ergebnisse, als vielmehr die kooperative Prozessgestaltung ein wertvoller Beitrag für künftige Projektverfahren darzustellen.

So erwiesen sich der ergebnisoffene Prozess und die mehrstufige Projektstruktur als hilfreiche Komponenten für spontane Anpassungen innerhalb des laufenden Vorgehens. Dadurch ergab sich auch die Möglichkeit, die Erkenntnisse der Beteiligungsformate als relevante Bausteine ins Projekt einfließen zu lassen. In starren Strukturen mit klar definierten Zielvorgaben wäre das nur sehr bedingt möglich gewesen.

In dem Kontext hat sich der Pop-up Park, im Verständnis eines Stadt-labors, als Dreh- und Angelpunkt des Projektes auf vielerlei Ebenen bewiesen.

Die exemplarische Bespielung des Raumes, zur Veranschaulichung von möglichen, neuen Raumgefügen vor Ort, half Themenkomplexe zu veranschaulichen und diskutierbar zu machen. Wiederkehrende Rückkopplungen von Entwicklungsschritten mit den Bürger:innen zeigen die Ernsthaftigkeit, mit der die Beteiligungsprozesse innerhalb des Projekts betrieben wurde. Diese experimentelle Erprobung kann Optionen und Grenzen neuer Nutzungsszenarien aufzeigen, Mitwirkung und Akzeptanz in der Bevölkerung erzeugen und schließlich zu einer transparenten Ermöglichungskultur beitragen.

Die unpräventöse Gestaltung sowie der prozesshafte Ansatz des sich stetig entwickelten Ortes ließen das Projekt nahbar werden. Die Hürden zur Kontaktaufnahme wurden herabgesetzt und ermöglichten so überhaupt erst den Austausch mit interessierten Bürger:innen. In Ergänzung dazu gelang es, dank diverser Beteiligungsformate, adäquate Angebote für die sehr heterogene Gruppe der Passant:innen zu schaffen. Sei es durch niederschwellige Mitmach-Experimente oder, nicht zuletzt, durch das täglich abgehaltene, öffentliche Mittagessen am Platz.

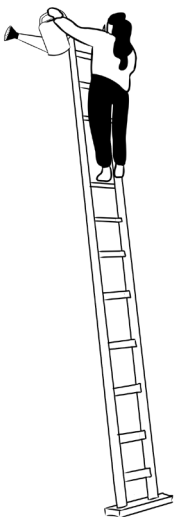
Im Vergleich zu meist langwierigen Projektlaufzeiten, zeigt der Pop-up Park, dass Stadtentwicklung, in kleinere Etappen herunter gebrochen, auch verhältnismäßig kurzfristige Veränderungen mit sich bringen kann – auch unter Berücksichtigung von Beteiligungsprozessen. Mit dem Wissen ließe sich abschließend der Appell formulieren, etablierte Vorgehen und Strukturen hin und wieder zu hinterfragen, bestehende Formalisierungen aufzulösen und, angereichert durch informelle Praktiken, in neue Strukturen zu integrieren (Urban Catalyst, Mit Zwischennutzungen Stadt entwickeln, S.9).

Inwiefern die angestrebte Sensibilisierung der Bevölkerung für den Umgang mit Klimafolgen durch das Projekt gelungen ist, lässt sich aktuell nicht quantifizieren. Dies sollte in einer an die Forschungs-koooperation anschließenden Evaluation ermittelt werden.

Deutlich wird jedoch, dass sich eine neuer begrünter Treffpunkt in der Barmer Innenstadt gebildet hat, der unterschiedlichsten Bevölkerungsstrukturen einen Ort des Austausches und der Zusammenkunft bietet.

Die hohe Frequenz, mit der der Pop-up Park mittlerweile genutzt wird und die geringen Vorkommnisse von Vandalismus lassen auf eine gute gesellschaftliche Akzeptanz schließen. Mit dem Abschluss dieses Projektes ist man dem in den Innenstadtkonferenzen 2023 und 2024 geäußerten Wunsch der Bevölkerung nach innenstadtnahen Treffpunkten mit konsumfreien Sitzgelegenheiten und mehr Begrünung, einen großen Schritt näher gekommen.

An dieser Stelle gilt der ausdrückliche Dank den vielen motivierten und engagierten Menschen, die sich auf dieses Experiment eingelassen haben und dessen erfolgreiche Durchführung überhaupt erst möglich gemacht haben!



Re:thinking Barmen Klimakreative Impulse für Wuppertal

Projektleitung:

Benjamin Simon (Ressort Stadtentwicklung und Städtebau, Stadt Wuppertal)
Prof. Yasemin Utku, Jan-Philipp Neuer (TH Köln Fakultät für Architektur)
Studio Quack, Köln

Projektbeteiligte:

Katja Risthaus, Christian Arlt, Björn Malolepsy (Ressort Grünflächen und Forsten Stadt Wuppertal)
Michael Hanke + weitere Mitarbeiter:innen des Baubetriebshof
Helle Habenicht, Malte Herwig, Daniel Gensch (Ressort für Klimaschutz und Nachhaltigkeit, Stadt Wuppertal)
Dr. Jonathan Seim, Clara Leonie Utsch (Bürgerbeteiligung und Bürgerengagement, Stadt Wuppertal)
Dr. Florian Roth, Katrin Bordne (Ressort für Umweltschutz, Stadt Wuppertal)
Dr. Nicola Wessels, Tobias Lehmler (Ressort für Straßen und Verkehr, Stadt Wuppertal)
Oliver Wichelhaus, Lukas Jan Kwirotek (ESW, Straßenreinigung und Winterdienst)
Andreas Klein, Christian Kindinger (WSW Wuppertaler Stadtwerke)
Martin Vöcks, Frank Manfrahs (Barmen Urban)
Thomas Helbig (ISG Barmen Werth e.V.)
Bezirksvertretung Barmen

Studierende der TH Köln Fakultät für Architektur:

Re:search Barmen
Sommersemester 2024

Roland Hermann Adrian, Justin Glenn Cremerius, Noris Milla Ermers, Lennart Faltin, Alicia Goehler, Egzona Grguri, Jadwiga Maria Kosala, Romario Noel Krause, Anne Kurenbach, Leo Maximilian Kurscheidt, Kyriaki Lontou, Maximilian Luca Mauel, Jona Nermerich, Tornike Pirpirashvili, Mariel Sanchez, Hannes Soballa, Carola Sochiera, Marius Spillmann, Sara Touni Higuera, Linus David van Holt, Henri Joost Windbergs, Niklas Witt

Re:think Barmen
Wintersemester 2024/25

Léon Blomberg, Aélia Béatrice Boisramé, Lina Francesca Braun, Carlos Garcíá Baena, Otis Samuel Maximus Georgy, Egzona Grguri, Ksenija Koluzaeva, Anne Kurenbach, Tornike Pirpirashvili, Aileen Schmitz, Jekaterina Šefere, Hannes Soballa, Jarno Timpe

Bildnachweise:

Pauli Muszi: S.45, S.61, S.69, S.71, S.73, S.75
Hannes Soballa: S.46, S.47, S.49, S.53, S.55, S.58, S.60, S.61, S.63
Studio Quack: S. 20, S. 21

S.8

Sustainable Development Goals:



Die Neue Leipzig Charta:



S.16

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK):



S.26

Maßnahmenübersicht ISEK Barmen Innenstadt:



S.31

Der Klimascout:



Der Klimilotse:



Lokale Best Practice Beispiele

Superblock Barcelona:



Flodbyen Randers:



S.62

Team Bürgerbeteiligung und Bürgerengagement:



**Ein Projekt der Stadt Wuppertal
und der TH Köln Fakultät für Architektur
in Zusammenarbeit mit Studio Quack**

Ressort Stadtentwicklung und Städtebau, Stadt Wuppertal

Benjamin Simon

TH Köln Fakultät Architektur

Jan-Philipp Neuer, Prof. Yasemin Utku

Redaktion

Pauli Muszi, Jan-Philipp Neuer, Benjamin Simon

Texte

Jan-Philipp Neuer, Benjamin Simon

Grafik & Layout

Pauli Muszi

© 2025 Stadt Wuppertal, TH Köln Fakultät Architektur, Studio Quack

