



**Machbarkeitsstudie für einen
Fuß- und Radweg auf der
Nordbahntrasse**

Wuppertal, 18. Mai 2006

INHALTSVERZEICHNIS

	<u>Seite</u>
1 VORBEMERKUNG	1
2 DIE NORDBAHNTRASSE	3
3 KULTURELLE INTEGRATION	5
4 ERHÖHUNG DER LEBENSQUALITÄT	6
5 ERHALT STADTBILDBESTIMMENDER BAUWERKE – NEUES WAHRZEICHEN	8
6 WACHSTUMSPOTENTIALIA FÜR WUPPERTAL	9
7 KOSTEN UND FÖRDERUNGSMÖGLICHKEITEN	11
8 ZUSAMMENFASSUNG	15

1 VORBEMERKUNG

Die Wuppertalbewegung wurde am 6. Februar 2006 in Wuppertal von 21 Bürgern gegründet.

Das Hauptziel des Vereins ist, die Politik in ihrem Engagement für Wuppertal zu unterstützen. Der Verein legt sein Augenmerk insbesondere auf Projekte, die einen unmittelbaren und nachhaltigen Nutzen für die Bewohner der Stadt schaffen und einen hohen Grad an „Anfassbarkeit“ aufweisen.

Nach Analysen der Bertelsmann Stiftung gehört Wuppertal zu den Städten Deutschlands, in denen der demographische Wandel in den nächsten Jahren zu den drastischsten Folgen führen wird. Es wird ein Rückgang der Einwohnerzahl von rund 362.000 im Jahr 2003 auf rund 333.000 im Jahr 2020 prognostiziert, was einem Rückgang von 8 Prozent entspricht – ein Rückgang, der auch bereits in den vergangenen etwa 10 Jahren in dieser Größenordnung beobachtet werden konnte.

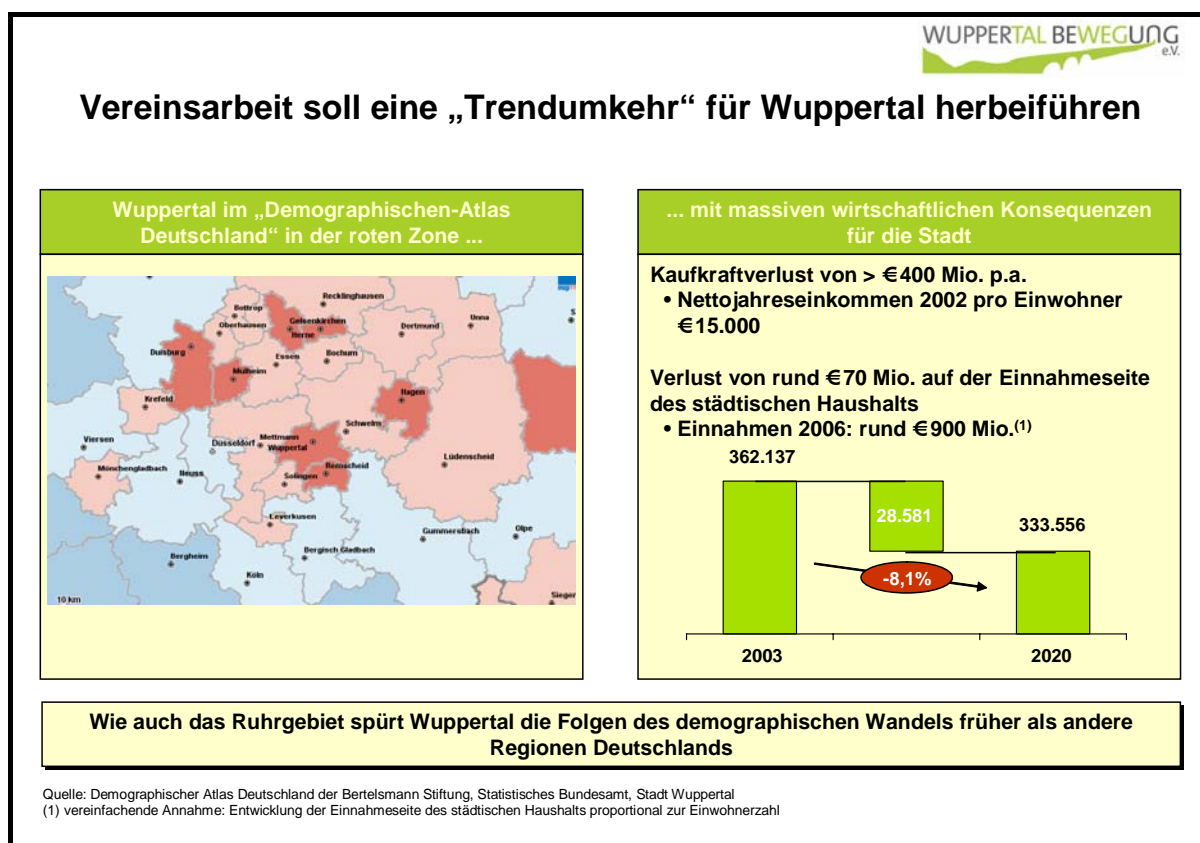


Abb. 1

Mit diesem Rückgang ist unweigerlich ein massiver Kaufkraftverlust in mittlerer dreistelliger Millionenhöhe sowie ein Verlust von geschätzt €70 Mio. auf der Einnahmeseite des städtischen Haushalts in Zahlen von 2006 verbunden (vgl. Abb. 1)!

Gründungsmitglieder der Wuppertalbewegung sind engagierte Bürger der Stadt mit den vielfältigsten beruflichen Hintergründen (Abb. 2), die der Wunsch vereint, dauerhaften Mehrwert für Wuppertal zu schaffen.

Das erste Projekt der Wuppertalbewegung ist die Reaktivierung der Nordbahntrasse in Wuppertal zu einem Fuß- und Radweg, eventuell mit gleichzeitiger möglicher Weiternutzung eines noch verbliebenen Gleises für eine Museumsbahn oder Draisinenverkehr.

In der hier vorliegenden „Machbarkeitsstudie“ sollen die Vorteile sowie die Durchführbarkeit eines derartigen Unterfangens beleuchtet werden.



Liste der 21 Gründungsmitglieder

Hadumot Bartölke	Bibliothekarin	Wuppertal
Prof. Dr. Klaus Bartölke	Ökonom	Wuppertal
Dietrich Böttcher	Rechtsanwalt	Wuppertal
Barbara Claus	Lehrerin	Wuppertal
Carola Flaman	Architektin	Wuppertal
Jakob Flaman	Informatiker	Wuppertal
Dr. Annette Gerhardt	Ärztin	Wuppertal
Dr. Carsten Gerhardt	Physiker, Unternehmensberater	Wuppertal
Dorothea Gerhardt	Lehrerin	Wuppertal
Manfred Gerhardt	Lehrer	Wuppertal
Stephan Hofmann	Steuerberater	Wuppertal
Guido Krumbach	Ingenieur	Wuppertal
Jumana Mattukat	Journalistin	Wuppertal
Stefan Mattukat	Journalist	Wuppertal
Dr. Heinz de Moll	Gynäkologe	Wuppertal
Gerald Scheffels	Journalist	Wuppertal
Andreas Viehmeyer	Zahnarzt	Wuppertal
Claudia Viehmeyer	Zahnärztin	Wuppertal
Dorothea Wilhelm	Lehrerin	Wuppertal
Jens Wilhelm	Unternehmer	Wuppertal
Ulrich Weiß	Lehrer	Wuppertal

Abb. 2

2 DIE NORDBAHNTRASSE

Im Jahr 1879 wurde die „Rheinische Strecke“ als Verbindung von Dortmund- Hörde mit Düsseldorf durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft in Betrieb genommen. 16 km führte sie über die Nordhöhen Wuppertals, daher die Bezeichnung „Nordbahn“. Im folgenden wird die Bezeichnung „Nordbahntrasse“ für den Wuppertaler Teil der Rheinischen Strecke von Vohwinkel bis Wichlinghausen sowie für die Kohlenbahn von Wichlinghausen nach Schee verwendet (s. Abb. 3).

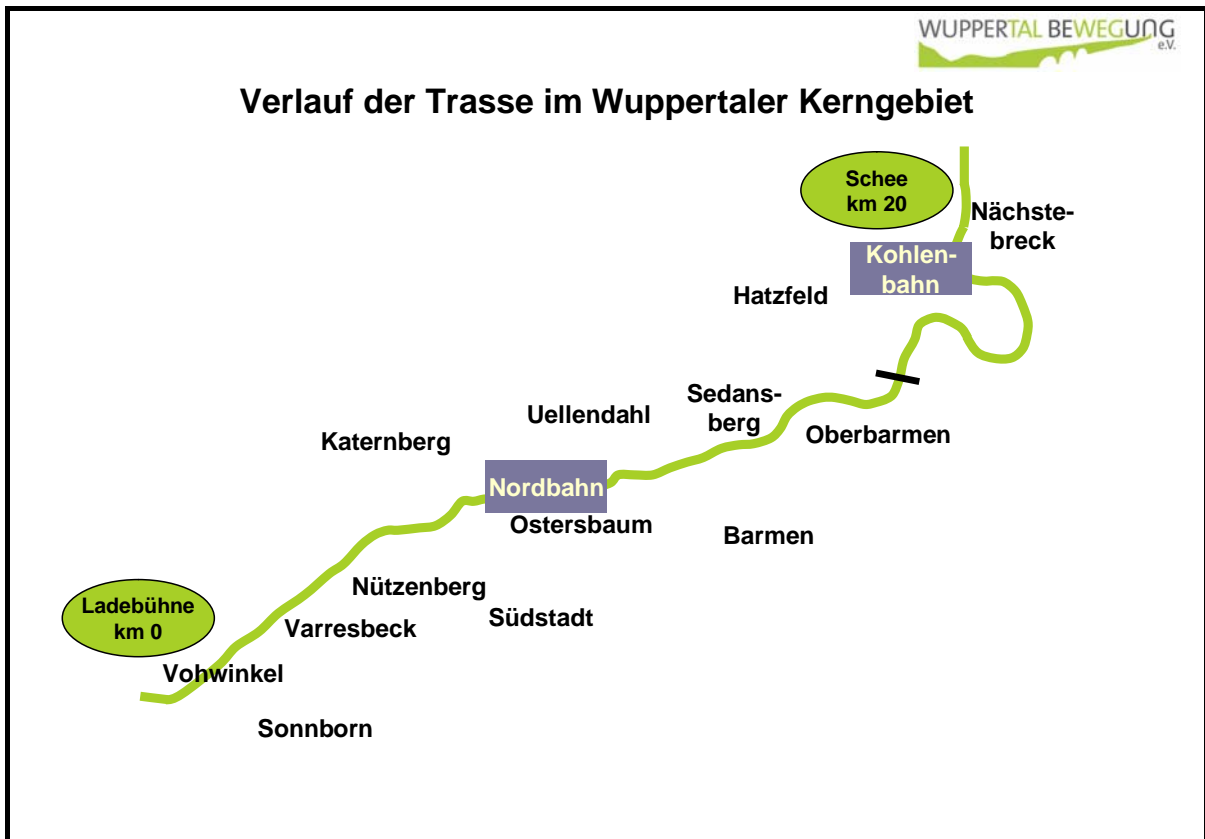


Abb. 3

Infolge des Ausbaus der Bergisch-Märkischen Strecke zur Haupteisenbahnstrecke durch das Tal verlor die Rheinische Strecke zunehmend an Bedeutung, was schließlich zu einer sukzessiven Stilllegung führte. Der Personenverkehr wurde 1991 eingestellt, der Güterverkehr endgültig Ende 1999. Seitdem verfallen die Ingenieurbauwerke und Bahnhöfe entlang der Strecke zusehends, und die Trasse fristet ein Schattendasein.

Insbesondere die das Stadtbild bestimmenden und unter Denkmalschutz stehenden Viadukte laufen Gefahr, rapide zu verfallen, da sich mittlerweile flächendeckend meterhohe Bäume und Sträucher angesiedelt haben. Deren Wurzelwerk greift die Isolierschichten an und lässt damit mittelfristig das Eindringen von Wasser und so

und lässt damit mittelfristig das Eindringen von Wasser und so unabsehbare Folgeschäden befürchten.

Die Strecke ist derzeit noch offiziell eine Eisenbahnstrecke und aufgrund dieser Widmung im Gebietsentwicklungsplan als „Schienenweg“ ausgewiesen, dessen durchgängiger Erhalt angestrebt wird. Es ist allerdings eine Entwidmung der Strecke zu befürchten, sobald sich der Deutschen Bahn alternative Verwertungsoptionen eröffnen. Eine „Filetierung“, d.h. Verwertung besonders attraktiver Trassenstücke, würde es unmöglich machen, die denkmalgeschützten Bauwerke zu bewahren, die auch das Stadtbild Wuppertals wesentlich prägen.

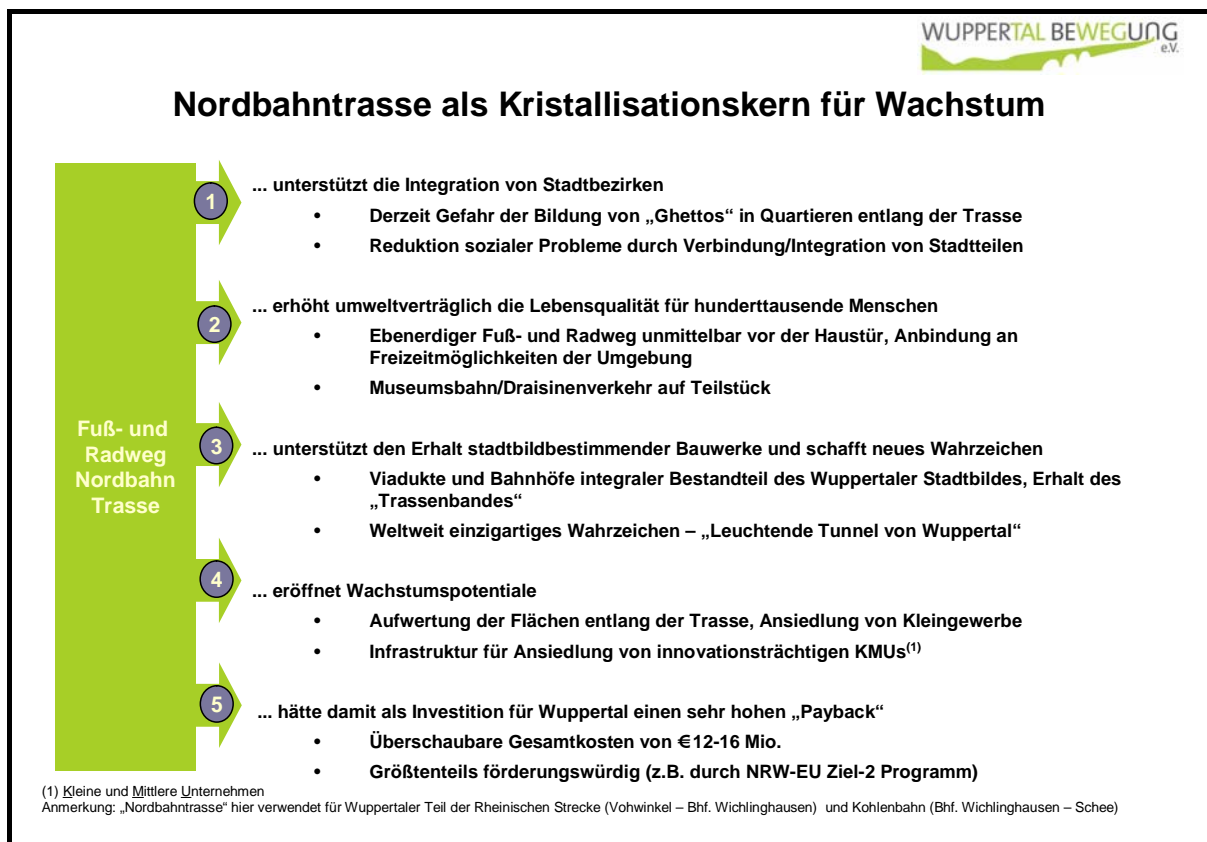


Abb. 4

Nach Einschätzung der Wuppertalbewegung kann die Umwandlung der Nordbahntrasse in einen Fuß- und Radweg aus den folgenden fünf Gründen einen signifikanten Wert für die Stadt Wuppertal schaffen (vgl. auch Abb. 4):

1. Integration von Stadtbezirken mit verschiedenstem kulturellen Hintergrund
2. Erhöhung der Lebensqualität für etwa 100.000 Anwohner durch unmittelbaren Zugang zu einem ebenerdigen Fuß- und Radweg
3. Erhalt von Ingenieurbauwerken, die – nun sinnvoll genutzt – weiter als Wahrzeichen der Stadt auch positiv nach außen wirken werden

4. Eröffnung von Wachstumspotential entlang der Strecke, insbesondere im Bereich innovativer kleiner und mittelständischer Unternehmen (KMUs)
5. Durch Nutzung des NRW-EU Ziel-2 Programms 2007-2013 derzeit ausgezeichnete Förderungsmöglichkeiten

3 KULTURELLE INTEGRATION

Wuppertal gehört als Großstadt in Deutschland zu den Gebieten mit einem Ausländeranteil, der deutlich über dem Landes- bzw. Bundesdurchschnitt liegt. Diese Situation wird sich in den kommenden Jahren noch drastisch verstärken – bei einem Rückgang der deutschstämmigen Talbewohner steigt der Ausländeranteil relativ wie absolut an. Für das Jahr 2020 wird ein Ausländeranteil von 22% incl. Ausländer mit doppelter Staatsangehörigkeit prognostiziert.

Damit einher gehen wachsende Anforderungen an die Integration dieser Mitbürger. In den vergangenen Jahren waren auch in Wuppertal wie in anderen Großstädten Tendenzen einer Kumulation von Gruppen mit einheitlichem ethnischen und kulturellen Hintergrund in einzelnen Stadtbezirken zu beobachten. Als Beispiele hierfür seien der „Ölberg“ sowie die Bezirke Ostersbaum und Wichlinghausen genannt.

Die fehlende Durchmischung generiert Fremdheit. Sie führt zur Bildung von „Parallelgesellschaften“ und birgt die Gefahr sozialer Spannungen. Quartiere anderer ethnischer Gruppen werden gemieden, es entstehen soziale Brennpunkte. Mittel- und langfristig ist die Gefahr einer Ghettobildung, d.h. Bildung von abgeschlossenen ethnischen Vierteln nicht auszuschließen.

Ein Fuß- und Radweg durch Stadtbezirke mit den unterschiedlichsten sozialen und kulturellen Hintergründen hilft – anders als eine Autostrasse – die verschiedenen Viertel auch sozial zu verbinden, da für einen multikulturell besiedelten Einzugsbereich Begegnungsmöglichkeiten geschaffen werden. Als Verbindungsweg der kulturell unterschiedlich geprägten Bereiche im Tale würde der Fuß- und Radweg Nordbahntrasse einen Beitrag zur sozialen Integration leisten (Abb. 5).



Abb. 5

4 ERHÖHUNG DER LEBENSQUALITÄT

Die Nordbahntrasse verläuft im Wuppertaler Stadtgebiet dank ihrer Konstruktion mit Viadukten und Tunneln nahezu völlig ebenerdig. Der Verlauf der Strecke ist gänzlich kreuzungsfrei, an keiner Stelle der Nordbahntrasse treffen Fußgänger/Radfahrer auf Autofahrer! Die angrenzenden Wohn- und Gewerbegebiete werden gleichwohl hervorragend durch die existierenden ehemaligen Haltepunkte (etwa alle 1.000 m) sowie durch zahlreiche weitere leicht zu schaffende Zugänge angebunden. Der stellenweise hoch gelegene Bahndamm sowie die hohen Viadukte und Brücken eröffnen Panoramaausblicke über das Tal und die Industriedenkmäler im Streckenverlauf. Die Nordbahntrasse schafft eine Anbindung an die Fuß- und Radwege der Umgebung, d.h. mühelos erreichbar sind etwa der Radweg von Schee nach Hattingen - mit weiteren Anschlüssen an das Ruhrgebiet im Nordosten - oder die Korkenziehertrasse der Stadt Solingen im Westen sowie das Radwegenetz von Mettmann. Neben einem hohen Alltagsnutzwert besitzt die Trasse damit einen hohen Freizeitwert und trägt direkt und unmittelbar signifikant zur Erhöhung der Lebensqualität in den besonders belasteten Quartieren der Stadt, durch die sie teilweise hindurch führt, bei.

Im unmittelbaren Einzugsbereich von einem Kilometer beidseitig der Strecke leben über 100.000 Menschen. Zahlreiche Schulen und öffentliche Einrichtungen liegen nur einen Steinwurf entfernt und wären somit im Sinne einer Alltagsnutzung über einen Fuß- und Radweg Nordbahntrasse erreichbar:

- Schulen: Gymnasium Bayreuther Straße, Gymnasium Sedanstraße, Schulzentrum Ost, Realschule Hohenstein, Realschule Neue Friedrichstraße, Realschule Leimbacher Strasse, Grundschule am Opphof, ...
- Institutionen: Rathaus Wuppertal Barmen
- Firmen: Vorwerk Hauptverwaltung Barmen, Johnson Controls, Westdeutsche Zeitung, u.v.a.m.

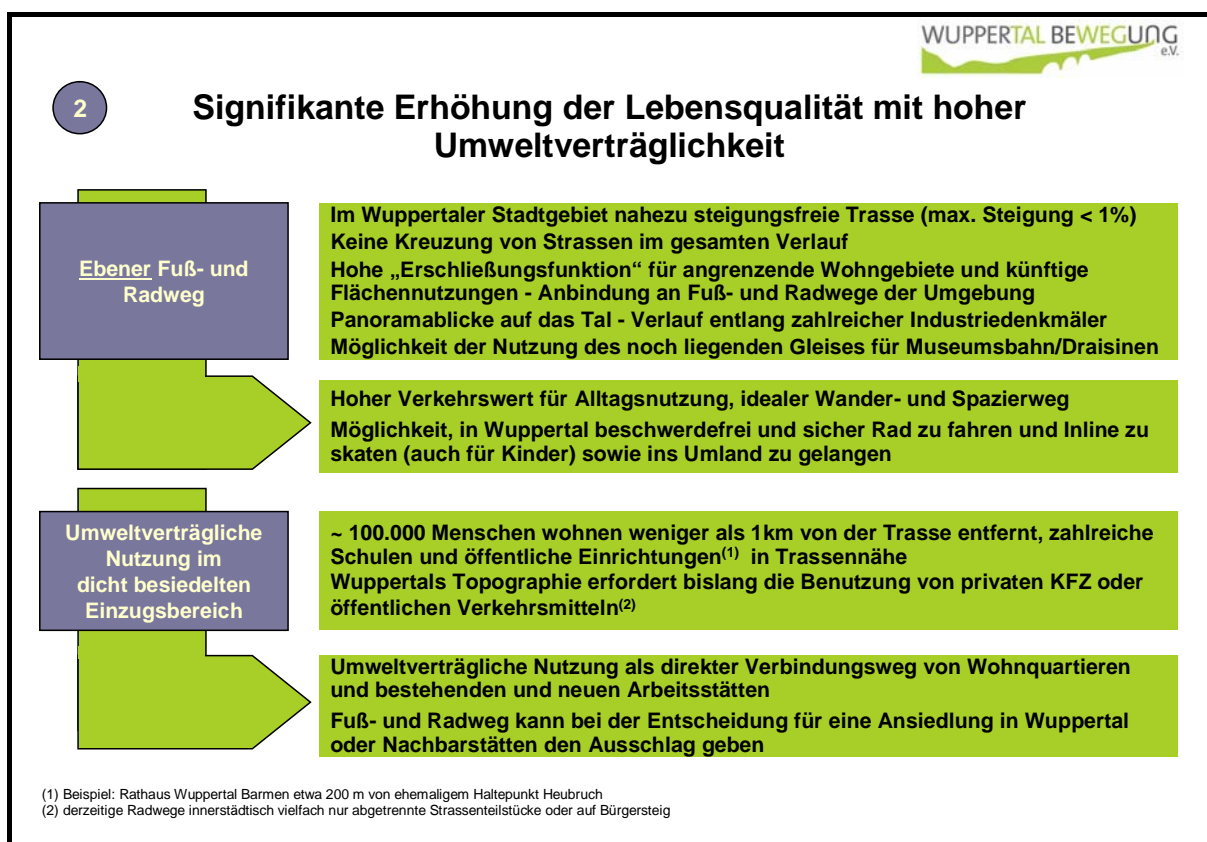


Abb. 6

Neben einer Nutzung als Fuß- und Radweg bietet sich die Verwendung eines Teiles der Trasse für die Einrichtung einer Museumsbahn oder Draisinenstrecke an. Zwischen Vohwinkel und dem ehemaligen Bahnhof Heubbruch in Barmen liegt noch ein Gleis, das zu diesem Zweck genutzt werden könnte. Sollte das Viadukt über den Steinweg für die Belastung einer Museumsbahn nicht mehr ausgelegt sein, könnte diese Strecke zumindest bis

zum ehemaligen Bahnhof Loh geführt werden. Da die Strecke ehemals zweigleisig war, ist ein Nebeneinander von Schiene und Fuß- und Radweg leicht vorstellbar.

Die Nutzung der Nordbahntrasse als Fuß- und Radweg in einer Stadt, in der wegen ihrer Topographie und einer das Tal durchziehenden Bundesstrasse das Radfahren im Alltag auf der flachen Talachse gefahrlos kaum möglich ist, wäre damit in hohem Maße umweltverträglich. (Eine Verbindung von Wichlinghausen nach Elberfeld z. B. würde mit dem Rad bei einer realistischen Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h nur rund 20 Minuten erfordern, verglichen mit einer derzeitigen Busfahrzeit von 30 Min. zzgl. Wartezeiten oder 20 Min. Fahrzeit mit dem Auto zzgl. Parkplatzsuche.)

Die Nordbahntrasse ist eine gesunde und ökologisch verträgliche Alternative zum privat genutzten PKW und zum öffentlichen Nahverkehr.

5 ERHALT STADTBILDBESTIMMENDER BAUWERKE – NEUES WAHRZEICHEN

Das Wuppertaler Stadtbild wird an vielen Stellen ganz entscheidend von den imposanten Viadukten und Brücken der Nordbahntrasse geprägt. Insbesondere sind hier das Viadukt über den Steinweg und das Wupperfelder Viadukt zu nennen. Verschiedene Bahnhöfe (etwa Ottenbruch, Mirke, Loh) werden zwar noch genutzt, allerdings unterbleiben auch hier die langfristig erforderlichen Instandhaltungsaufwendungen, da sie sich vermutlich im momentanen Umfeld nicht tragen.

Die teilweise denkmalgeschützten Bauwerke sind in einem bedauernswerten Zustand, und es ist eher mittel- denn langfristig der Verfall oder Abbruch zu befürchten, wenn nicht zeitnah gegengesteuert wird. Im Fall der Viadukte sind besonders gravierende Folgen zu befürchten: der Baumbewuchs greift die Isolierung an, was zum Eindringen von Wasser mit entsprechenden Folgewirkungen führt. Extrem aufwendige Sanierungen oder Abbrucharbeiten sind die Folge der derzeitigen Vernachlässigung. Es wäre ganz im Sinne des Denkmalschutzes, die Viadukte sinnvoll zu nutzen und weiteren Bewuchs zu verhindern.

Wuppertal besitzt eine Reihe von Wahrzeichen, die die Stadt über die Landesgrenzen hinaus bekannt gemacht haben: Schwebebahn, Stadthalle, Zoo. Allen ist gemeinsam, dass sie ihren Ursprung im 19. Jahrhundert haben. Im 20. Jahrhundert ist kein Wahrzeichen von nur annähernd vergleichbarem Rang hinzugekommen, was den Eindruck verstärkt, dass die Blütezeit der Stadt lange vorbei ist.

Ein Fuß- und Radweg durch beleuchtete Tunnel und über Viadukte mit Panoramablick über das Tal wäre weltweit einzigartig und von der Qualität her vergleichbar mit einer Cable Car in San Franzisko oder einem Ocean Drive in Miami South Beach.

In der Stadt der Event-Agenturen könnte der Weg zudem Raum für die verschiedensten Events bieten, vom Trassenmarathon bis zum Gesundheitslauf von BEK und Barmenia.

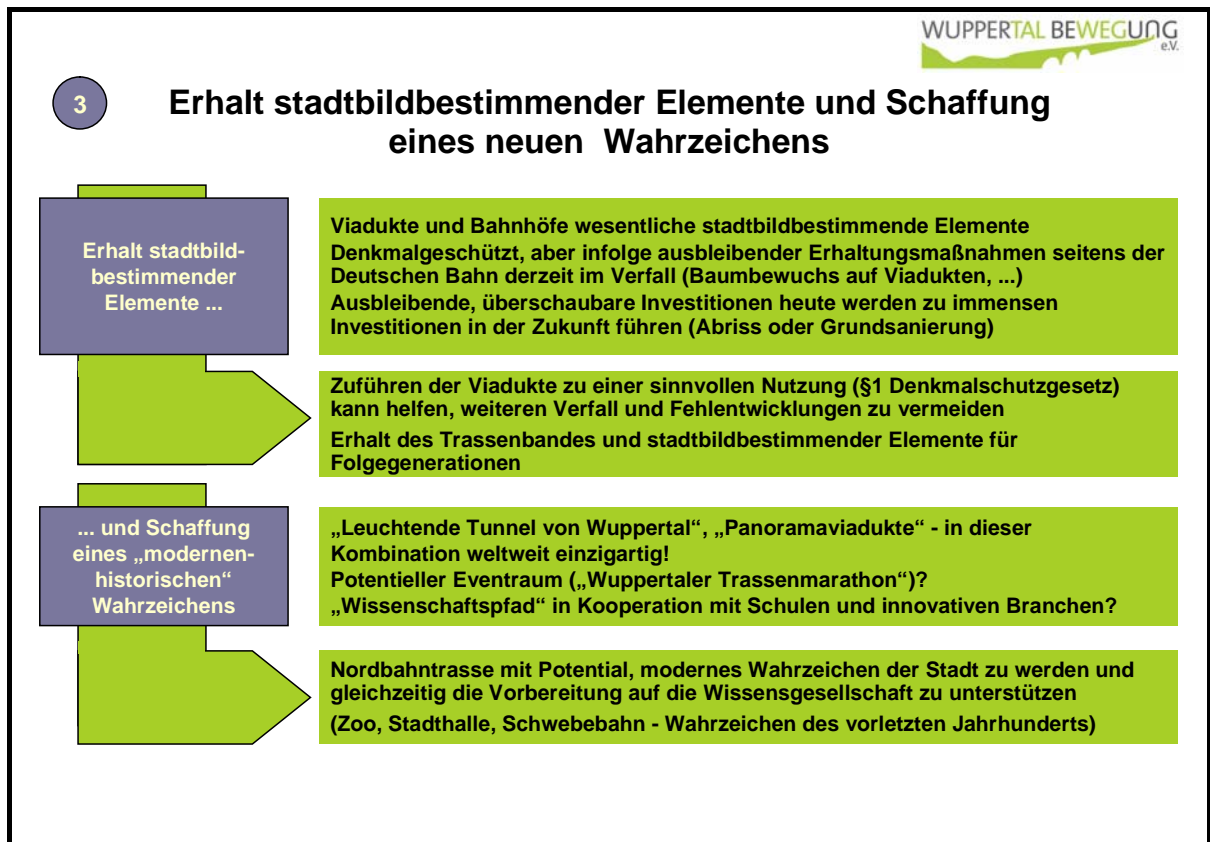


Abb. 7

In Kooperation mit Wuppertaler Schulen entlang der Strecke und neu anzusiedelnden innovativen Firmen ist auch eine Erweiterung zum „Wissenschaftspfad“ vorstellbar, bei dem einzelne Streckenabschnitte unterschiedlichen Wissenschaftsthemen gewidmet sind.

Damit besitzt die Trasse mit ihren Tunneln und Viadukten in Summe das Potential, vom Hinterhof der Stadt zum Vorzeigestück und modernen Wahrzeichen und Aushängeschild der Stadt mit überörtlicher Bedeutung zu werden.

6 WACHSTUMSPOTENTIALE FÜR WUPPERTAL

Dringend benötigte Wachstumspotentiale für die Stadt ergeben sich in mehrfacher Hinsicht. Während einer von privaten Sponsoren und Land/EU geförderten Bauphase profitiert unmittelbar das lokale Baugewerbe. Während des „Betriebs“ ist eine Ansiedlung von Kleingewerbe entlang der Strecke zu erwarten. Die Bahnhöfe könnten wieder zu Anziehungspunkten mit Gastronomie und einem weiteren Freizeitangebot werden. Fahrrad- und Sportgeschäfte würden von dem neuen Markt profitieren. Neben dieser direkten Stärkung

von lokalen Dienstleistungen und lokalem Gewerbe ist auch ein positiver Effekt aus der Steigerung der touristischen Attraktivität der Stadt zu erwarten (Abb. 8).

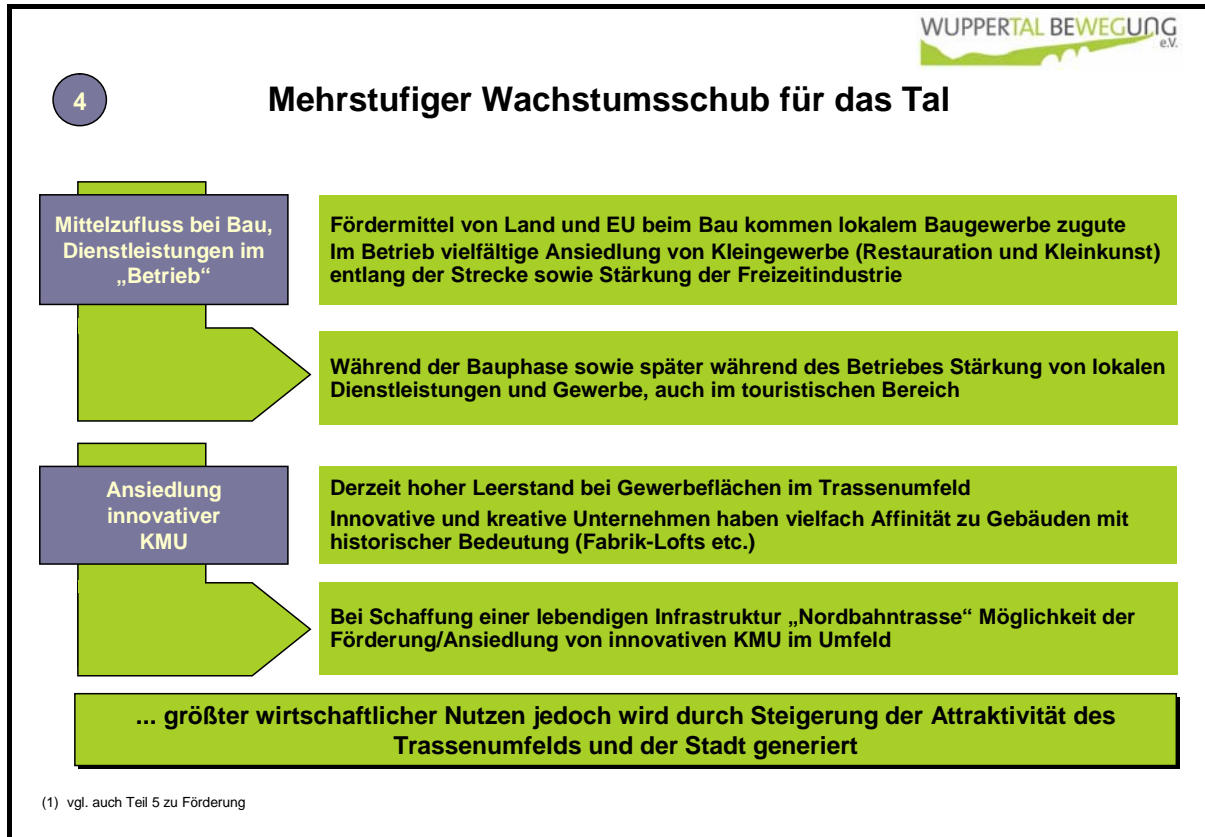


Abb. 8

Beidseitig der Trasse finden sich zahlreiche leerstehende Gewerbeflächen in alten Fabrikgebäuden sowie Industriebrachen. In anderen Städten haben insbesondere leerstehende Fabrikgebäude bei einer entsprechenden Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen in den vergangenen Jahren in hohem Maße innovative und kreative Unternehmen angezogen, die die von den Gebäuden ausgehende Inspiration suchen. Ähnliches wäre hier bei einer Umwandlung der Trasse in einen Rad- und Fußweg zu erwarten: Anziehung von innovativen und kreativen Menschen, die im Briller Viertel an der Strecke wohnen und mit dem Rad zur Arbeit im Wichlinghauser Fabrikloft fahren könnten.

Der größte Wertbeitrag für die Stadt Wuppertal würde allerdings sicher durch eine zumindest partielle Trendumkehr der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung erreicht werden können. Wenn auch nicht zu erwarten ist, dass ein „Fuß- und Radweg Nordbahntrasse“ ausschlaggebendes Kriterium für eine Ansiedlungsentscheidung zwischen einer Stadt wie Paris und Wuppertal sein könnte, so darf doch mit einiger Sicherheit davon ausgegangen

werden, dass er einen Einfluss bei einer Wohnentscheidung haben könnte. Wuppertal als Zentrum des Bergischen Landes setzt auf diese Weise ein Zeichen und hebt sich positiv ab.

7 KOSTEN UND FÖRDERUNGSMÖGLICHKEITEN

Die Gesamtkosten für die Umgestaltung der Trasse zum Fuß- und Radweg belaufen sich auf geschätzte €12-16 Mio. (Abb. 9). Bei der Finanzierung gehen wir von einem privaten Sponsorenansatz in Verbindung mit Landes- bzw. EU-Förderung aus. Ein privater Eigenanteil von Unternehmen und engagierten Bürgern i.H.v. etwa €3 Mio. würde bei einer Förderquote von 80% ausreichen, um das Vorhaben zu finanzieren (80% war die Förderquote der nun auslaufenden Ziel-2-Programme, diese kann künftig geringer ausfallen).

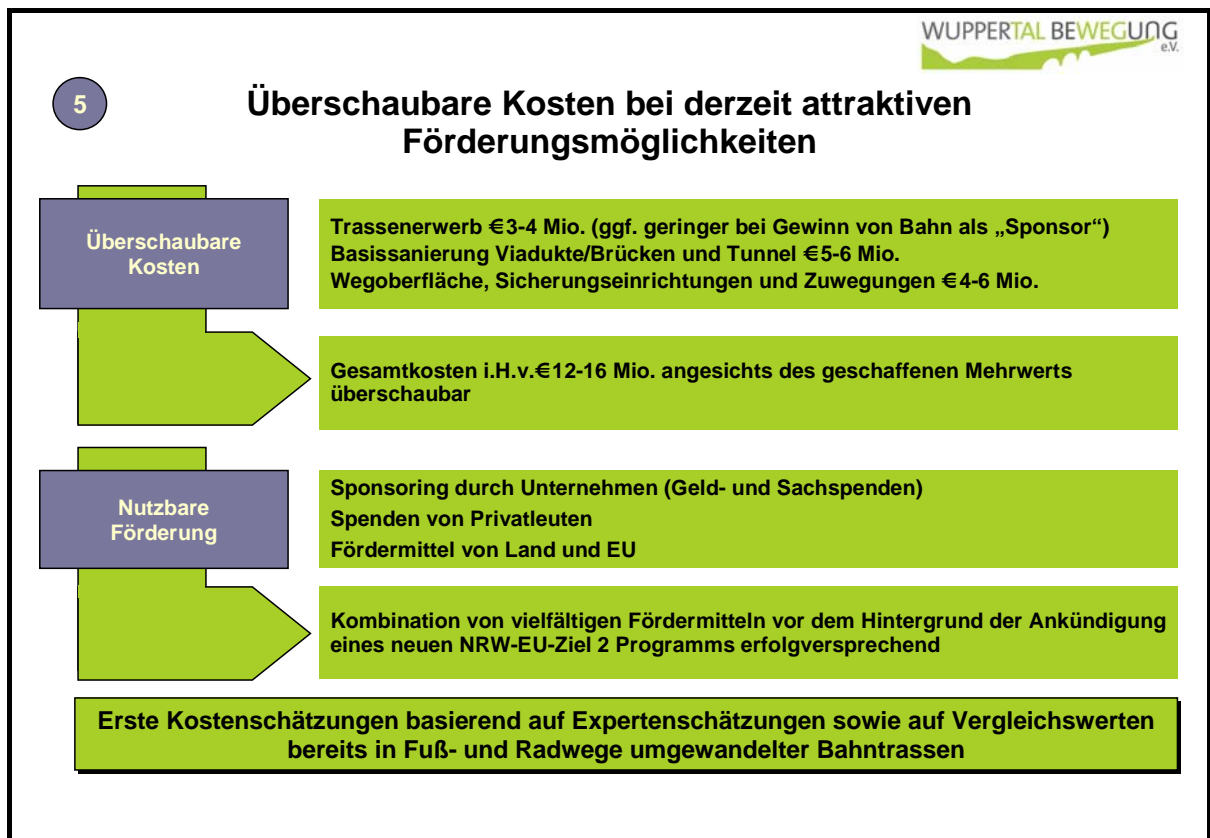


Abb. 9

Die Kosten des oben geschilderten Vorhabens werden wesentlich durch das Streckenprofil bestimmt. Das betrifft sowohl den Trassenerwerb als auch die Sanierung und den Umbau zum Rad- und Gehweg. (Abb. 10).

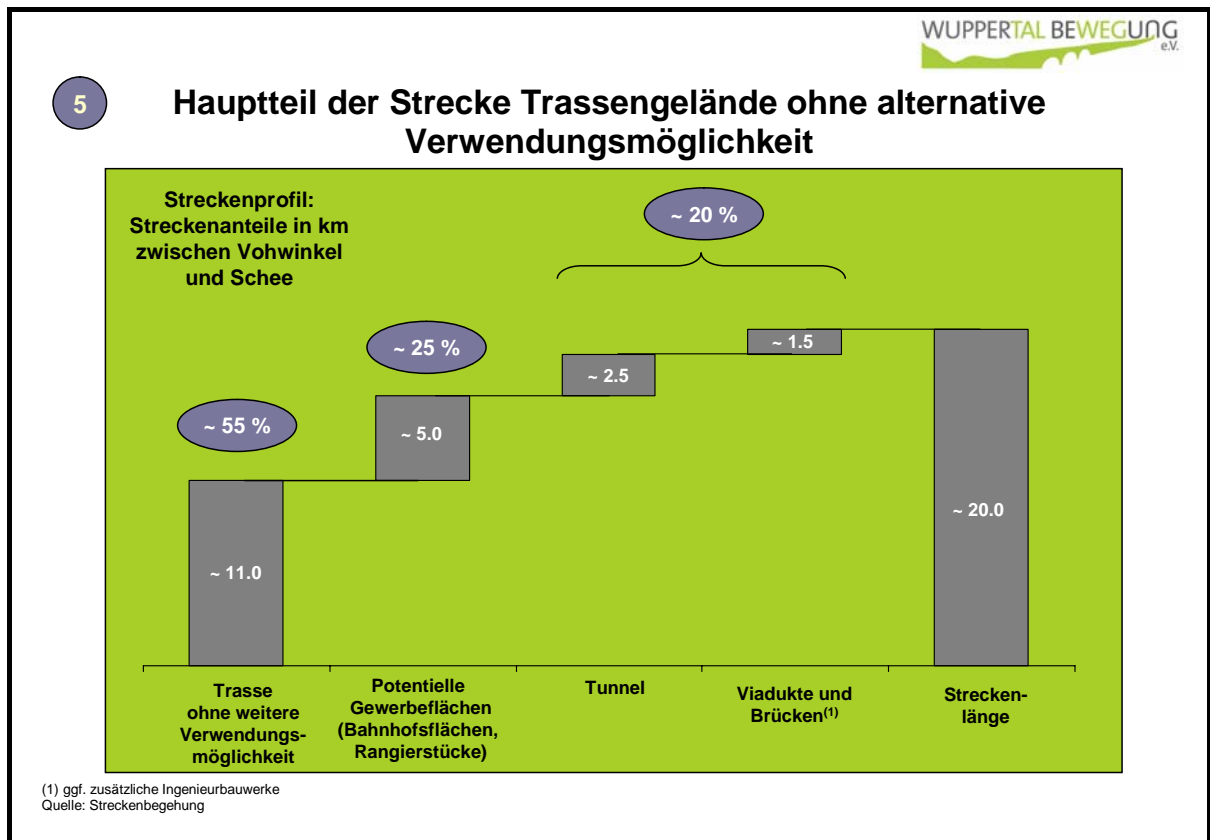


Abb. 10

Etwa 11 km (55%) der 20 km langen Strecke bestehen aus Trassenstücken ohne weitere Verwendungsmöglichkeit, etwa im Bereich hoher Bahndämme oder tiefer Einschnitte. 5 km (25%) sind Verbreiterungen mit alternativen Bebauungsmöglichkeiten, vor allem im Bereich der Bahnhöfe und ehemaligen Rangierflächen. 2,5 km sind Tunnel und 1,5 km Viadukte und Brücken (Abb. 9).

Bei der Berechnung eines derartigen Vorhabens sind drei die Kosten bestimmende Komponenten zu unterscheiden:

1. Kosten für den Trassenerwerb: Für die Tunnel und Brücken wie für das Trassengelände an hohen Bahndämmen oder tiefen Einschnitten ergeben sich aus Sicht der Deutschen Bahn keine sinnvollen alternativen Verwendungsmöglichkeiten. Allein im Bereich der ehemaligen Bahnhöfe und Rangiergelände, wo sich das Bahngelände verbreitert, sind andere Nutzungen vorstellbar. Hier sollte nur die unbedingt erforderliche Wegfläche erworben werden, für die höhere Quadratmeterpreise anzusetzen wären als für Flächen, welche die Deutsche Bahn gar nicht anderweitig vermarkten kann. In Summe schätzen wir die Kosten für den Erwerb der Trasse bzw. der erforderlichen Wegflächen konservativ auf €3,5 Mio.

2. Kosten für die Sicherung von Tunneln und Brücken: Die Kosten für die Sicherung der Tunnel unter Berücksichtigung besonderer Gegebenheiten, wie z.B. Schutz der dort beheimateten Fledermäuse, werden aus vergleichbaren Projekten mit €1000 je Meter angesetzt, was bei insgesamt 2.500 m Tunnelstrecke zu Kosten von €2,5 Mio. führt. Bei den Viadukten und Brücken ist eine dauerhafte Abdichtung von oben gegen eindringendes Wasser erforderlich. Die Kosten hierfür wurden mit €3 Mio. überschlagen. Zu diesen Kosten für die Brücken und Viadukte ist allerdings anzumerken, dass sie bei einem verantwortungsvollen Handeln der Bahn völlig losgelöst vom Verwendungszweck der Bauwerke ohnehin anfallen und damit „Eh-da-Kosten“ darstellen. Falls die Bahn aufgrund kurzfristiger Profitoptimierung auf Abdichtungsmaßnahmen verzichtet, werden damit die schon weiter oben beschriebenen katastrophalen Spätfolgen und Aufwendungen billigend in Kauf genommen.
3. Wegerstellung/Wegoberfläche: Hier sind die Kosten von vorbereitenden Arbeiten (wie Entfernen von Unrat, Entfernen von Bewuchs, ...) sowie die Kosten der eigentlichen Wegerstellung (Unterbau, Teeroberfläche) anzusetzen. Um die störungsfreie Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer und weitere Sportler (Jogger, Inline Skater,...) zu ermöglichen, haben wir in unseren Berechnungen einen 4-6 m breiten Weg angenommen, abhängig von der erwarteten Intensität der Nutzung im jeweiligen Bereich. Im Innenstadtbereich ist sicherlich ein breiterer Weg zu kalkulieren als am Stadtrand, wo die Alltagsnutzung eine etwas geringere Bedeutung hat. Der Weg wäre damit zwar deutlich breiter als etwa die Wege um den Kemnader See und den Baldeneysee, vermied aber auch die Probleme dort bei Vollausslastung. Die Gesamtkosten für die Wegerstellung kalkulieren wir mit €4-6 Mio.

Die überschlagenen Gesamt-Investitionskosten belaufen sich damit auf €12-16 Mio. (vgl. Abb. 11).

Spätere Unterhaltskosten (Licht, Reinigung, Reparaturen, ...) wurden mit €180 Tsd. p.a. berechnet, für die ein privates Sponsoring durch Unternehmen wie Privatleute angestrebt wird. Durch die Erbringung von Arbeitsleistung im Rahmen von Patenschaften für Wegstücke lässt sich dieser Betrag sicherlich noch reduzieren.

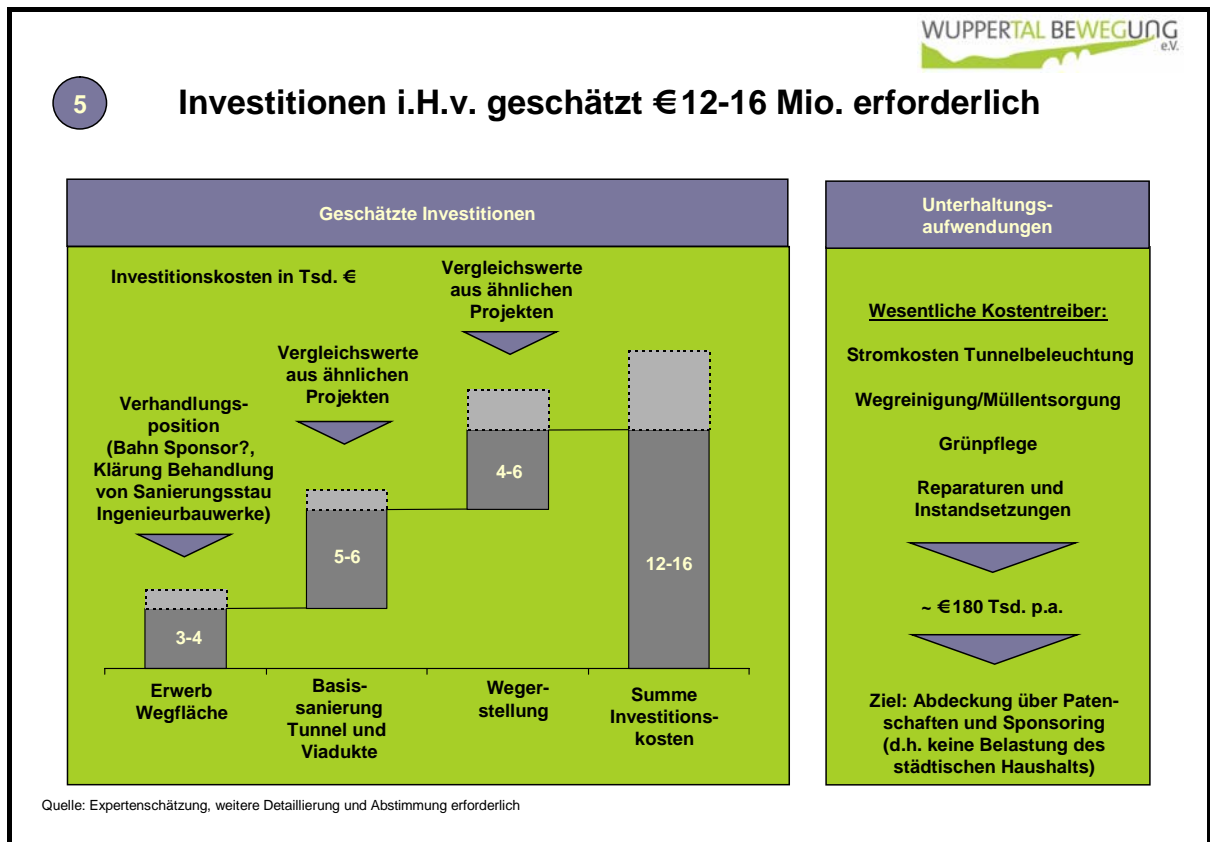


Abb. 11

Zu Beginn des Jahres ist durch die Landesregierung die Fortsetzung der EU-Förderung für die Jahre 2007-2013 bekannt gegeben worden. Das NRW-EU Ziel-2 Programm zielt dabei besonders auf die „Förderung von Vorhaben mit überörtlicher, regionaler Bedeutung und Ausstrahlungskraft.“ Die Kernprogramminhalte drehen sich um die Themen der Aktivierung städtischer Potentiale und sozialer Integration sowie die Förderung von Innovation und Wissen.

Wir haben die Erfüllung der bislang bekannten Kernanforderungen für Förderungswürdigkeit durch die NRW-EU Ziel-2 Mittel geprüft und kommen zu dem Schluss, dass diese Anforderungen durch das Projekt „Fuß- und Radweg Nordbahntrasse“ in sehr hohem Maße erfüllt werden. Von daher ist davon auszugehen, dass Wuppertal im „Wettbewerb der Ideen“, den das Programm initiieren möchte, bei einer entsprechenden weiteren Ausgestaltung der hier skizzierten Ansätze außerordentlich gute Chancen einer substantiellen Förderung hätte (Abb. 12).

„Wir werden jetzt einen Wettbewerb der Regionen im Lande um die besten Ideen, die besten Konzepte organisieren. In Zukunft soll die Qualität eines Vorhabens entscheidend sein, nicht mehr allein der geographische Standort.“ (17.01.2006, Wirtschaftsministerin Christa

Thoben und der Minister für Bundes- und Europaangelegenheiten Michael Breuer, vom Landeskabinett beschlossene Eckpunkte für die Strukturprogramme 2007-2013)

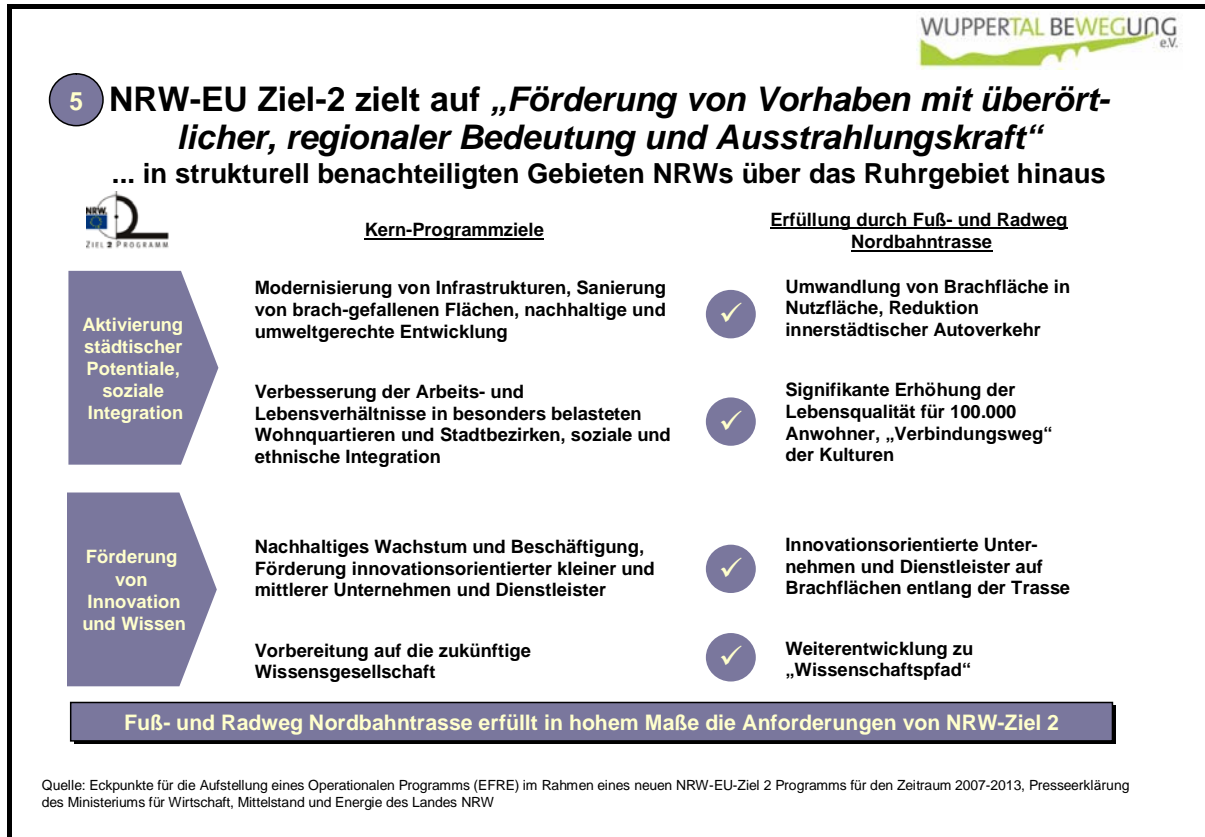


Abb. 12

8 ZUSAMMENFASSUNG

Eine Umwandlung der Nordbahntrasse gemeinsam mit der Kohlenbahn in einen Fuß- und Radweg mit der weiteren Option des Teilerhaltes eines Gleises für eine Museumsbahn oder Draisinenstrecke erscheint als ein Unterfangen, das für Wuppertal aufgrund zahlreicher Punkte außerordentlich attraktiv ist:

- Vielfältige Wachstumsimpulse für Wuppertal (insbesondere bei der Verknüpfung des Fuß- und Radweges mit der Ansiedlung innovativer kleiner und mittelständischer Unternehmen)
- Signifikante Erhöhung der Lebensqualität für alle Einwohner entlang der Strecke
- Unterstützung der Integration verschiedener Kulturen in Wuppertal
- Ohnehin vorhandener Handlungsdruck, da andernfalls ein Verfall bedeutender, das Stadtbild bestimmender Bauwerke mit hohen Folgekosten zu befürchten ist



Blick vom Steinweg-Viadukt auf Barmen



Blick von der Trasse Richtung Unterbarmen