

Protokoll

**über die Veranstaltung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit
gemäß § 3 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB)**

Allgemeines

- Verfahren: Bebauungsplan 1212 - BUGA 5 / Lokschuppenareal -
 94. Änderung des Flächennutzungsplanes
- Veranstaltungsort: Gemeindezentrum der evangelischen Kirche
 Gräfrather Straße 15, 42329 Wuppertal
- Termin und Dauer: 18.05.2026, 18:00 – 19:45 Uhr
- Leitung: Herr Schäfer, Bezirksbürgermeister Vohwinkel
- Verwaltung: Frau Kussauer, R. 105.15 Bauleitplanverfahren BUGA
 Herr Walter, R. 105.1 Abteilungsleitung Bauleitplanung
 Herr Fley, R. 105.15 Bauleitplanverfahren BUGA
 Frau Dunkel, R. 105.11 Formelle Bauleitplanung und Plankonstruktion
 Herr Chen, R. 105.11 Formelle Bauleitplanung und Plankonstruktion
 Herr Funke, R. 106.25 Untere Bodenschutzbehörde
 Frau Risthaus, R.103.12 Freiraumentwicklung und Stadtökologie
 Frau Peinelt, R.104.54 Nahmobilität
 Frank Schilling, R.104.11 Verkehrslenkung & Ausnahmegenehmigungen
 Frau Piror, R.101.21 Städtebau
 Frau Blasberg, BUGA Wuppertal gGmbH
 Herr Clees, Clees Unternehmensgruppe
 Herr Sieber, Gerber Architekten
 Herr Richling, Ingenieurbüro Schüßler Plan
- Teilnehmerzahl: ca. 80 Bürgerinnen und Bürger

Die Veranstaltung wurde durch Gebärdendolmetscher und eine Live-Mitschrift begleitet.

Begrüßung: Herr Bezirksbürgermeister Schäfer eröffnet die Veranstaltung und begrüßt die Anwesenden im Namen der Bezirksvertretung Vohwinkel zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan 1212 – BUGA 5 / Lokschuppenareal –.

Er verweist auf den Zusammenhang des Projekts mit der Bundesgartenschau 2031 sowie auf die bereits vorgestellten Planungen zu den Tescher-Flächen und der Wassack-Deponie. Herr Schäfer betont die Bedeutung der BUGA für den Stadtbezirk Vohwinkel, insbesondere im

Hinblick auf die langfristig verbleibenden Freiraum- und Infrastrukturmaßnahmen. Hervorgehoben werden u. a. die geplanten Grünflächen sowie Maßnahmen im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK).

Anschließend erläutert Herr Schäfer den Ablauf der Veranstaltung. Nach der Vorstellung der Planung durch die Verwaltung besteht Gelegenheit für Fragen und Anregungen aus der Bürgerschaft. Zudem wird auf das Angebot einer Übersetzung in Gebärdensprache hingewiesen. Die Veranstaltung wird zur Erstellung eines Protokolls aufgezeichnet.

Im Anschluss übernimmt Frau Kussauer die Vorstellung der Planung.

Präsentation: Frau Kussauer, Teamleiterin Bauleitplanverfahren BUGA, stellt sich zunächst als zuständige Bearbeiterin des Planverfahrens vor und erläutert den Ablauf der Veranstaltung. Sie weist darauf hin, dass zur Erstellung des Protokolls eine Tonaufnahme der Veranstaltung erfolgt. Die Tonaufnahme wird nach Fertigstellung des Protokolls gelöscht. Zudem verweist sie auf ein zu Beginn der Veranstaltung eingerichtetes „Stimmungsbarometer“, mit dem ein erstes Meinungsbild der Teilnehmenden eingeholt wird. Dabei hat sich ein insgesamt gemischtes, teilweise auch positives Stimmungsbild gezeigt. Anschließend erläutert Frau Kussauer den vorgesehenen Ablauf des Abends. Vorgesehen seien zunächst eine Einführung in das Bauleitplanverfahren sowie die Vorstellung der Rolle des Loksuppenareals im Zusammenhang mit der BUGA 2031. Danach würden die städtebauliche und freiraumplanerische Konzeption, verschiedene Fachthemen sowie der weitere Zeitplan vorgestellt. Im Anschluss bestehe Gelegenheit für Fragen und Diskussionen aus der Bürgerschaft.

Im weiteren Verlauf erläutert Frau Kussauer die Grundlagen des Bauleitplanverfahrens. Dabei wird zwischen dem Flächennutzungsplan (FNP) als vorbereitender Bauleitplanung und dem Bebauungsplan als verbindlicher Bauleitplanung unterschieden. Der FNP diene der gesamtstädtischen Steuerung der räumlichen Entwicklung und sichere u. a. Wohnbauflächen, Verkehrsachsen sowie klimatisch relevante Frischluftschneisen. Der Bebauungsplan hingegen regle konkreter die zulässige Bodennutzung auf Ebene einzelner Grundstücke bzw. Flurstücke. Festgesetzt würden unter Anderem Art und Maß der baulichen Nutzung, Baugrenzen, Gebäudehöhen sowie weitere städtebauliche Anforderungen.

Weiterhin wird der Ablauf des Bauleitplanverfahrens dargestellt. Nach dem Aufstellungsbeschluss erfolgt zunächst die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung. Im Anschluss würden die eigentlichen Planunterlagen einschließlich Gutachten, Umweltbericht und Abwägung erstellt. Danach erfolgt die Veröffentlichung der Unterlagen mit erneuter Möglichkeit zur Stellungnahme, bevor abschließend der Satzungsbeschluss durch den Rat der Stadt gefasst werde. Frau Kussauer weist darauf hin, dass sämtliche Stellungnahmen aus der

Öffentlichkeit in die Abwägung einzustellen seien und im weiteren Verfahren berücksichtigt würden.

Im Anschluss wird der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1212 – BUGA 5 / Lokschuppenareal - vorgestellt. Das rund 7,6 ha große Plangebiet umfasst im Wesentlichen das ehemalige Bahngelände des früheren Ringlokschuppens zwischen Nathrather Straße, Homannstraße und den angrenzenden Bahngleisen. Parallel zum Bebauungsplanverfahren wird die 94. Änderung des Flächennutzungsplanes durchgeführt. Die bislang dargestellte Bahnfläche soll künftig überwiegend als Wohnbaufläche sowie öffentliche Grünfläche dargestellt werden. Gleichzeitig werden die Bebauungspläne 169 und 170 teilweise oder vollständig aufgehoben.

Im Anschluss erläutert Frau Kussauer die Rolle des Lokschuppenareals im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau 2031. Die BUGA sei für den Zeitraum von April bis Oktober 2031 geplant. Der entsprechende Ratsbeschluss sei im Jahr 2021 gefasst und anschließend durch einen Bürgerentscheid bestätigt worden. Die BUGA sei als dezentrale Bundesgartenschau mit mehreren Kernarealen innerhalb des Stadtgebietes konzipiert. Das Lokschuppenareal übernehme dabei die Funktion eines Eingangsbereiches zum Kernareal Tesche und bilde den Übergang zwischen Bahnhof Vohwinkel, Wassack-Deponie und Alter Gärtnerei. Besucherinnen und Besucher sollen künftig vom Bahnhof bzw. vom P+R Parkplatz über das Lokschuppenareal in die weiteren BUGA-Bereiche geleitet werden. Grundlage hierfür seien verschiedene Machbarkeitsstudien. Der freiraumplanerische Wettbewerb für die BUGA-Kernareale sei durch das Büro relais aus Berlin gewonnen worden. Die vorgestellten Planungen stellten jedoch noch keinen abschließenden Entwurf dar, sondern eine fortlaufend zu konkretisierende Planung.

Darüber hinaus wird auf das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für Vohwinkel hingewiesen. Im Zusammenhang mit der BUGA seien verschiedene Maßnahmen zur städtebaulichen Aufwertung des Stadtteils vorgesehen, u. a. im Bereich öffentlicher Plätze, Wegeverbindungen und des Bahnhofsumfeldes. Insgesamt seien Investitionen in Höhe von rund 35 Mio. Euro vorgesehen, die zu 70 Prozent über Städtebaufördermittel finanziert werden sollen. Darüber hinaus sei auch die Sanierung des Bahnhofs priorisiert worden.

Im weiteren Verlauf stellt Frau Kussauer den städtebaulichen Entwurf für das Lokschuppenareal vor. Grundlage sei ein bereits 2024 durchgeführter städtebaulicher Wettbewerb. Der Entwurf des zweitplatzierten Siegerbüros Gerber Architekten werde weiterverfolgt und um die Freiraumplanung des Büros relais ergänzt. Vorgesehen ist die Entwicklung eines Wohnquartiers mit insgesamt rund 450 Wohneinheiten, davon mindestens 30% geförderter Wohnungsbau. Darüber hinaus seien eine Kindertagesstätte, ein zentraler Quartiersplatz sowie eine öffentliche Grünfläche geplant. Das Quartier werde als autoarmes Quartier konzipiert und solle trotz seiner Lage auf einer ehemaligen Bahnfläche eine hohe Aufenthaltsqualität bieten.

Zur Erschließung erläutert Frau Kussauer, dass die Zufahrt für den motorisierten Verkehr über zwei innere Erschließungsschleifen (Loops) erfolgen solle. Ergänzend seien zahlreiche Fuß- und Radwegeverbindungen vorgesehen. Neben mehreren Anbindungen an die Nathrather Straße werde das Quartier auch an die Nordbahntrasse angebunden. Darüber hinaus sei eine neue Fuß- und Radwegebrücke vorgesehen, die eine direkte Verbindung über die Bahngleise schaffen solle. Zusätzlich sei eine Treppenverbindung geplant, um die Höhenunterschiede innerhalb des Gebietes zu überwinden.

Die geplante Bebauung orientiere sich an den topographischen Gegebenheiten des Geländes. Entlang der Homannstraße seien mehrere Gebäude vorgesehen, die die bestehende Bebauung ergänzen. Entlang der Nathrather Straße seien drei weitere Gebäude geplant, von denen zwei teilweise in den Hang hineingebaut würden. Dadurch entstünden je nach Blickrichtung unterschiedliche Gebäudehöhen. Darüber hinaus seien zwei größere Wohnhöfe vorgesehen, die jeweils einen halböffentlichen Innenbereich mit Aufenthalts- und Spielflächen erhalten sollten. Während die Innenhöfe insbesondere dem Kleinkinderspiel dienen sollen, sei auf dem zentralen Quartiersplatz ein größerer öffentlicher Spielbereich vorgesehen. Frau Kussauer hob hervor, dass dieser Platz als wichtiger Treffpunkt innerhalb des Quartiers entwickelt werden solle.

Für den ruhenden Verkehr seien zwei Quartiersparkhäuser vorgesehen. Diese sollten von der Homannstraße bzw. der Nathrather Straße aus angefahren werden. Ziel sei es, den motorisierten Verkehr weitgehend aus dem Quartier herauszuhalten und die Wohnbereiche möglichst verkehrsarm zu gestalten. Gleichzeitig blieben direkte Zugänge vom Parkhaus in das Quartier erhalten.

Ein weiterer Bestandteil des Entwurfs sei der bestehende Lärmschutzwall entlang der Bahntrasse. Dieser solle grundsätzlich erhalten bleiben und lediglich an einzelnen Stellen angepasst werden. Die geplante Fuß- und Radwegebrücke werde teilweise auf dem Wall aufliegen und über eine Rampe an das Quartier angebunden werden.

Anschließend erläutert Frau Kussauer die vorgesehene Umsetzung in mehreren Bauabschnitten. Der Bauabschnitt 1, der sich im westlichen Teil des Gebietes befinde, solle bereits vor der BUGA realisiert werden. Die weiteren Flächen würden zunächst für die BUGA genutzt und erst nach 2031 bebaut. Dadurch können große Teile des Areals während der BUGA als Ausstellungsflächen zur Verfügung stehen. Gleichzeitig blieben einzelne Elemente wie der Quartiersplatz und die zentrale Grünfläche dauerhaft erhalten und würden später Bestandteil des Wohnquartiers.

Für die Nutzung während der BUGA seien verschiedene temporäre Einrichtungen vorgesehen. Hierzu zählten u. a. Gastronomie, eine Blumenhalle, Themengärten sowie weitere Ausstellungsflächen. Darüber hinaus seien als Ausstellungselemente sogenannte Circular Labs geplant, die sich über die gesamte Ausstellungsfläche verteilen sollten. Ziel sei es, das Lokschuppenareal bereits während der BUGA als attraktiven Eingangsbereich und Aufenthaltsort erlebbar zu machen.

Im weiteren Verlauf geht Frau Kussauer auf die Topographie des Geländes ein. Das ehemalige Bahngelände liegt deutlich tiefer als die umliegenden Straßenräume. Um eine gute Anbindung an die Nathrather Straße und die Homannstraße sowie eine barrierefreie Erschließung zu ermöglichen, sei eine umfangreiche Geländeaufschüttung erforderlich. Die größte Aufschüttung sei im Bereich der Nathrather Straße vorgesehen, wo künftig auch die Haupteerschließung des Quartiers erfolgen solle. Durch die geplanten Geländeanpassungen werde das Areal besser in die umgebende Stadtstruktur eingebunden.

Im Zusammenhang mit der Geländemodellierung erläutert Frau Kussauer auch die geplanten Gebäudehöhen. Während die Mehrzahl der Gebäude vier bis sechs Geschosse aufweisen solle, seien an einzelnen städtebaulich markanten Punkten Gebäude mit bis zu sieben Geschossen vorgesehen. Diese sollten insbesondere der Orientierung innerhalb des Quartiers dienen und städtebauliche Akzente setzen. Anhand verschiedener Visualisierungen wird dargestellt, wie sich das Quartier künftig aus unterschiedlichen Blickrichtungen präsentieren könne. Frau Kussauer betonte dabei den urbanen Charakter der Planung sowie die Bedeutung der neuen Freiräume und Wegeverbindungen.

Im Anschluss stellte Frau Kussauer das Mobilitätskonzept vor. Das Quartier solle als autoarmes Wohnquartier entwickelt werden. Der ruhende Verkehr werde überwiegend in zwei Quartiersparkhäusern untergebracht. Ergänzend seien Maßnahmen zur Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehrs vorgesehen, darunter attraktive Wegeverbindungen, Fahrradgaragen sowie Sharing-Angebote. Aufgrund der günstigen Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Vohwinkel, zur Nordbahntrasse und zum Stadtteilzentrum werde von einem reduzierten Stellplatzbedarf ausgegangen. Das zugrunde liegende Verkehrsgutachten befinde sich derzeit noch in Abstimmung.

Weiterhin erläutert Frau Kussauer die geplanten Anpassungen im Straßenraum. Die Nathrather Straße und die Homannstraße sollten im Zuge der Quartiersentwicklung ausgebaut und die Situation für den Fußverkehr verbessert werden. Sie verweist auch auf die zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung, in der geprüft wurde, wie sich das neue Wohnquartier verkehrlich auf das Umfeld auswirkt. Nach ersten Ergebnissen seien die umliegenden Knotenpunkte grundsätzlich leistungsfähig genug, um den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.

Ein weiterer Schwerpunkt war die geplante Fuß- und Radwegebrücke über die Bahngleise. Diese solle künftig den P+R Parkplatz und das Lokschuppenareal miteinander verbinden. Die vorgestellte Variante basiere auf einer Machbarkeitsstudie und werde derzeit weiterverfolgt. Die Brücke soll eine lichte Breite von rund 6,5 m erhalten und eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr ermöglichen. Sie soll dauerhaft bestehen bleiben und auch nach BUGA eine wichtige Verbindung zwischen Bahnhof, P+R-Anlage und Quartier darstellen.

Zum Thema Bodendenkmal erläutert Frau Kussauer, dass nach Hinweisen des LVR archäologische Untersuchungen durchgeführt worden seien. Zwar wurden einzelne Funde gemacht, ein Bodendenkmal habe jedoch nicht nachgewiesen werden können, sodass das

Planverfahren fortgeführt werden kann und es zu keinen Einschränkungen für die Planung kommt.

Darüber hinaus verweist sie auf weitere laufende Untersuchungen zu Immissionsschutz, Erschütterungen durch den Bahnverkehr, Boden, Entwässerung, Starkregenvorsorge und Artenschutz. Die Ergebnisse werden im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Zum weiteren Ablauf des Bebauungsplanverfahrens führt Frau Kussauer aus, dass nun die Auswertung der Fachgutachten sowie die Erarbeitung von Planentwurf, Begründung, Umweltbericht und Abwägung erfolgen. Anschließend soll der Planentwurf veröffentlicht werden.

Abschließend geht Frau Kussauer auf die geplante Geländeaufschüttung ein. Diese ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens, sondern werde in einem eigenständigen Genehmigungsverfahren behandelt. Hierfür seien u. a. ein Transportkonzept sowie Gutachten zu Lufthygiene, Erschütterungen und Immissionsschutz erforderlich. Eine Ablieferung des Materials per Bahn sei geprüft, jedoch verworfen worden. Nach aktuellem Planungsstand solle der LKW-Verkehr von Westen über die Nathrather Straße auf das Gelände geführt werden. Die Abfahrt der Fahrzeuge ist über die Herderstraße, die Reuterstraße und die Heinrich-Heine-Straße vorgesehen.

Zum Abschluss stellt Frau Kussauer den derzeitigen Zeitplan vor. Die Genehmigungsunterlagen für die Aufschüttung befinden sich in Erarbeitung. Nach aktueller Planung soll die Aufschüttung etwa ein Jahr dauern. Ab 2028 ist die Herrichtung der Fläche für die BUGA vorgesehen, mit dem Ziel, das Areal rechtzeitig zur BUGA 2031 fertigzustellen.

Mit diesen Ausführungen beendet Frau Kussauer ihren Vortrag und eröffnet die anschließende Fragerunde.

Diskussion:

Bürger 1 fragt, weshalb die geplante Fuß- und Radwegebrücke nicht bereits Bestandteil des ursprünglichen Aufstellungsbeschlusses gewesen sei und warum sie erst nachträglich in den Geltungsbereich des Bebauungsplans aufgenommen wurde. Zudem erkundigt er sich, warum die Geländeaufschüttung bereits vor dem Satzungsbeschluss erfolgen solle. Er fragt nach dem Bearbeitungsstand der eingereichten IFG-Anfrage zur Machbarkeitsstudie zur Fuß- und Radwegebrücke.

Frau Kussauer erläutert, dass die Fuß- und Radwegebrücke zunächst nicht Bestandteil des Aufstellungsbeschlusses gewesen sei, da ihre planungsrechtliche Einordnung zunächst unklar war. Erst im weiteren Verfahren und nach Klärung der planungsrechtlichen Voraussetzungen sei entschieden worden, die Brücke in den Geltungsbereich des Bebauungsplans aufzunehmen. Ein erneuter Aufstellungsbeschluss sei formal dazu nicht erforderlich. Weiter führt sie aus, dass die geplante Geländeaufschüttung bereits vor dem Satzungsbeschluss

erfolgen solle. Der Vorhabenträger gehe dabei ein entsprechendes Risiko ein, da zu diesem Zeitpunkt noch kein rechtskräftiger Bebauungsplan vorliege. Das Genehmigungsverfahren für die Aufschüttung und das Bauleitplanverfahren würden parallel durchgeführt. Zum Sachstand der Machbarkeitsstudie zur Fuß- und Radwegebrücke könne Frau Kussauer keine Auskunft geben und verweist auf eine Klärung im Anschluss an die Veranstaltung.

Bürger 2 fragt, inwieweit weitere geplante Baumaßnahmen im Umfeld, insbesondere das Bauvorhaben des EBV sowie der geplante Neubau der Homannbrücke, Auswirkungen auf das Transport- und Baukonzept des Lokschuppenareals hätten. Er fragt wie die verschiedenen Bauvorhaben aufeinander abgestimmt würden.

Herr Schilling erläutert, dass das Bauvorhaben des EBV bekannt sei. Die Homannbrücke würde vollständig neu als Kastenbauwerk erstellt. Die Maßnahme erfolge in enger Abstimmung mit dem Aufschüttungsprozess sowie den weiteren Baumaßnahmen im Gebiet.

Frau Kussauer ergänzt, die verschiedenen Maßnahmen würden hinsichtlich ihrer zeitlichen Umsetzung aufeinander abgestimmt und entsprechend koordiniert.

Bürger 3 fragt, ob die geplante Fuß- und Radwegebrücke auch nach der BUGA dauerhaft erhalten bleibe. Zudem erkundigt er sich nach den Kosten der Brücke im Vergleich zu der ursprünglich untersuchten Tunnellösung.

Frau Kussauer erläutert, die geplante Fuß- und Radwegebrücke auch nach der BUGA dauerhaft erhalten bleibe und öffentlich gefördert werde.

Frau Blasberg, Mitarbeiterin BUGA gGmbH, ergänzt, grundsätzlich würden die für die BUGA errichteten Brücken nicht nach Ende der Veranstaltung zurückgebaut. Hinsichtlich der Kosten führt sie aus, dass die Machbarkeitsstudie gezeigt habe, dass die Brückenlösung innerhalb des ursprünglich für die Tunnellösung vorgesehenen Kostenrahmens liege. Nach aktuellem Stand sei sogar davon auszugehen, dass die Brücke kostengünstiger als die ursprünglich untersuchte Tunnellösung sei, da deren Realisierung unter den Bahngleisen deutlich komplexer gewesen wäre.

Bürger 4 fragt, ob aufgrund der früheren Nutzung als Bahngelände mit Altlasten zu rechnen sei und ob ein erforderlicher Abtransport belasteter Materialien zusätzlich im Transport- und Verkehrskonzept berücksichtigt werde. Zudem erkundigt er sich nach der Möglichkeit zur Einreichung schriftlicher Stellungnahmen.

Frau Kussauer antwortet, dass schriftliche Stellungnahmen an die im Flyer genannten Kontaktdaten der Bauleitplanung der Stadt Wuppertal (bauleitplaene@stadt.wuppertal.de) übermittelt werden könnten.

Herr Funke, Teamleiter der Unteren Bodenschutzbehörde führt aus, dass das Gelände aufgrund der jahrzehntelangen Nutzung als Bahnbetriebsfläche mit Werkstätten zunächst als Verdachtsfläche eingestuft worden sei. Die Deutsche Bahn habe bereits nach Aufgabe des Lokschuppenareals Untersuchungen durchgeführt. Im Zuge der Grundstücksübertragung an die Clees Unternehmensgruppe seien weitere Untersuchungen erfolgt. Insgesamt lägen rund zehn bis elf Gutachten vor. Diese hätten ergeben, dass keine Altlastenfläche vorliege. Lediglich vereinzelt seien kleinräumige Belastungen festgestellt worden, die vor Beginn der

Aufschüttung entfernt würden. Insgesamt sei das Gelände für seine frühere Nutzung als Bahnbetriebsfläche überraschend wenig belastet.

Bürgerin 5 begrüßt die geplante Kita und fragt, ob im Quartier neben Familien auch Angebote für ältere Menschen vorgesehen seien, beispielsweise seniorengerechte oder innovative Wohnformen oder entsprechende Einrichtungen.

Frau Kussauer erläutert, dass die konkrete Ausgestaltung der Wohnungen sowie die Festlegung der Wohnungsgrößen grundsätzlich Aufgabe des Investors sei. Die Stadt befinde sich hierzu insbesondere im Zusammenhang mit dem geförderten Wohnungsbau im Austausch mit dem Investor. Seitens der Stadt werde jedoch ein durchmischtes Quartier angestrebt, dass sowohl Familien als auch Alleinstehenden, ältere Menschen sowie unterschiedlichen Einkommensgruppen Wohnraum biete. Spezielle seniorengerechte Wohnformen seien derzeit nicht vorgesehen. Die Barrierefreiheit spiele allerdings sowohl bei der Planung des Quartiers als auch bei der Ausgestaltung der Wohnungen eine wichtige Rolle.

Bürger 6, Mitglied der Bezirksvertretung, fragt, ob die Anlieferverkehre im Rahmen des Aufschüttungsprozesses seitens der Politik so gesteuert werden könnten, so dass sie bevorzugt über die Bahnstraße aus Richtung des Wiedener Kreuz kommend erfolgen. So könne der Kaiserplatz von LKW-Verkehren entlastet werden.

Herr Richling, Verkehrsgutachter, erläutert, dass das Grundidee des Transportkonzeptes grundsätzlich eine Anfahrt über die Bahnstraße vorsehe. Da die Herkunft des Aufschüttungsmaterials derzeit noch nicht bekannt sei, könnten die konkreten Fahrrouten noch nicht abschließend festgelegt werden. Steuerungsmöglichkeiten bestünden grundsätzlich. Aus fachlicher Sicht sei davon auszugehen, dass die Transportunternehmen aufgrund der kürzeren und verkehrlich einfacheren Verbindung von der Autobahn über das Wiedener Kreuz diese Route gegenüber einer Fahrt über den Kaiserplatz bevorzugen würden.

Bürger 7 fragt nach der voraussichtlichen Menge des für die Aufschüttung benötigten Materials und weist darauf hin, dass sich daraus die Zahl der erforderlichen Transporte ableiten lasse. Zudem erkundigt er sich, ob die vorgesehenen Transportroute über die Herderstraße für den LKW-Verkehr geeignet sei.

Frau Kussauer erläutert, dass die genaue Aufschüttungsmenge derzeit noch nicht feststehe und vom weiteren Planungsstand abhängen. Im Rahmen des ursprünglichen Wettbewerbsentwurfs sei von rund 130.000 m³ Material ausgegangen worden. Durch die Weiterentwicklung des städtebaulichen Entwurfs habe sich die benötigte Menge jedoch verringert.

Herr Richling führt aus, dass die vorgesehene Route über die Herderstraße grundsätzlich für den Schwerlastverkehr zugelassen sei. Andere geeignete Routen stünden aufgrund bestehender Beschränkungen sowie zahlreicher für LKW gesperrter oder ungeeigneter Straßen nur einschränkt zur Verfügung.

Frau Kussauer ergänzt, dass die Aufschüttung zwar eine Belastung für die Anwohnerschaft darstelle. Der prämierte Wettbewerbsentwurf sei jedoch unter anderem ausgewählt worden, weil er die geringste Auffüllmenge vorgesehen habe. Die Aufschüttung sei eine wesentliche

Voraussetzung für die Entwicklung des Quartiers mit rund 450 Wohneinheiten. Es bestehe ein hoher Bedarf an Wohnraum in Wuppertal. Von dem nach aktuellen Prognosen benötigten neuen Wohnraum, könne jährlich lediglich etwa die Hälfte geschaffen werden. Auch der Bestand an gefördertem Wohnraum gehe kontinuierlich zurück.

Bürger 8 fragt, ob die geplante Fuß- und Radwegebrücke mit einem Aufzug ausgestattet werde. Zudem erkundigt er sich nach möglichen Überschneidungen mit einer geplanten Radverkehrsverbindung im Bereich Herderstraße.

Frau Kussauer erläutert, dass für die Fuß- und Radwegebrücke kein Aufzug vorgesehen sei. Die Barrierefreiheit werde stattdessen über entsprechend gestaltete Rampen gewährleistet.

Herr Walter, Abteilungsleiter der Verbindlichen Bauleitplanung, weist darauf hin, dass die angesprochene Radverkehrsverbindung, der BUGA-Radring nicht Gegenstand des vorliegenden Bauleitplanverfahrens sei und daher im Rahmen der Veranstaltung nicht vertieft behandelt werde.

Bürger 9 äußert Unverständnis darüber, dass ein Transport des Auffüllmaterials per Schiene nicht weiterverfolgt werde. Es gebe vorhandene Bahninfrastruktur in unmittelbarer Nähe des Plangebietes. Er verweist weiter auf die Verkehrsbelastungen in der Reuterstraße und stellt zudem die Aussagekraft der durchgeführten Verkehrszählungen an den belasteten Straßen infrage.

Herr Richling erläutert, dass die Möglichkeit eines Materialtransports per Schiene intensiv geprüft worden sei. Hierzu habe es bereits Gespräche mit der Deutschen Bahn gegeben. Die Umsetzung würde ein eigenständiges bahnrechtliches Genehmigungsverfahren mit mehrjährigem Vorlauf für Sperrzeiten, sowie umfangreichen technischen Anpassungen an der Bahninfrastruktur, einschließlich neuer Weichen sowie Sicherungs- und Leittechnik, erfordern. Zudem würden die benötigten Erdmassen aus unterschiedlichen Quellen für die unterschiedlichen Bodenqualitäten stammen, somit sei ein zentraler Bahntransport nur eingeschränkt praktikabel. Aus diesen Gründen sei die Andienung durch die Bahn verworfen worden.

Bürger 9 sagt weiter, dass seiner Auffassung nach ausreichend geeignetes Auffüllmaterial aus den Kalksteinbrüchen vor Ort zur Verfügung stehen würden. Vor diesem Hintergrund spricht er sich dafür aus, die Möglichkeit eines Materialtransports per Schiene weiterzuverfolgen. Zu den Abstimmungsprozessen mit der Bahn verweist er darauf, dass die Umplanung von der ursprünglich vorgesehenen Tunnellösung zur Brückenlösung innerhalb von zwei Jahren erfolgt sei.

Bürger 10 fragt, ob die geplante Wohnbebauung als Eigentums- oder Mietwohnungen vorgesehen sei. Zudem erkundigt er sich nach den Gründen, weshalb die Transportroute nicht über die Nathrather Straße in Richtung Bahnstraße geführt werde.

Frau Kussauer erläutert, dass nach aktuellem Stand die Clees Unternehmensgruppe Eigentümerin der Gebäude bleiben werde und entsprechend Mietwohnungen vorgesehen seien. Hinsichtlich der Transportroute führt sie aus, dass eine Führung über die Nathrather

Straße geprüft worden sei. Aufgrund sensibler Nutzungen wie Kindertagesstätten, einer Schule und eines Seniorenheims sei diese Variante jedoch nicht weiterverfolgt worden.

Herr Walter ergänzt, dass die Wahl der Transportroute einen Kompromiss darstelle. Ziel sei es gewesen, die Belastungen für die Anwohnerschaft möglichst verträglich zu organisieren und die Verkehre möglichst direkt auf das Gelände bzw. wieder aus dem Gebiet herauszuführen. Eine vollständig belastungsfreie Lösung sei dabei nicht möglich.

Bürgerin 11 äußert ebenfalls Zweifel an der vorgesehenen Transportroute durch das Dichterviertel. Aus ihrer Sicht erscheine eine direkte Anbindung über die Nathrather Straße in Richtung Bahnstraße, Wiedener Kreuz und Autobahn sinnvoller. Zudem verweist sie auf die beengten Straßenverhältnisse im Wohngebiet, sowie auf mögliche Auswirkungen auf die neu errichtete Homannbrücke und den Verkehr durch das Dichterviertel.

Herr Richling erläutert, dass verschiedene Varianten untersucht worden seien. Die direkte Zu- und Abfahrt von Westen über die Nathrather Straße sei aufgrund der beengten Straßenverhältnisse sowie fehlender Ausweich- und Begegnungsmöglichkeiten für LKW nicht geeignet. Eine Verbreiterung der Straße sei aufgrund des unmittelbar angrenzenden Bahndamms technisch nicht möglich. Zudem sei dort auch der Rad- und Anliegerverkehr zu berücksichtigen.

Frau Kussauer ergänzt, dass die gewählte Transportroute das Ergebnis einer Abwägung verschiedener Varianten sei. Ziel sei es gewesen, die Belastungen möglichst verträglich zu verteilen und eine einseitige Belastung einzelner Anwohnerbereiche zu vermeiden. Eine Variante mit Hin- und Rückverkehr über dieselbe Straße hätte einzelne Anwohner deutlich stärker belastet.

Bürger 12 aus der Kurlandstraße spricht sich gegen eine Führung der Baustellenverkehre von der Nathrather Straße Richtung Norden zur Bahnstraße aus. Er weist darauf hin, dass die Nathrather Straße aufgrund ihrer geringen Breite im Bereich der Grundschule eine Einbahnstraße sei. Auch eine Verkehrsregelung mittels Lichtsignalanlage an dieser Stelle könne dieses Problem seiner Auffassung nach nicht lösen.

Bürger 13 fragt, ob die Anzahl der geplanten Wohneinheiten durch einen städtebaulichen Vertrag verbindlich festgelegt werde und inwieweit sich die Wohnungsanzahl im weiteren Verfahren noch verändern könne. Hintergrund seiner Frage sei die Befürchtung, dass die ursprünglich geplante Anzahl der Wohnungen im weiteren Verfahren deutlich erhöht werden könnte.

Herr Walter erläutert, dass ein städtebaulicher Vertrag vorgesehen sei, in dem verschiedene Inhalte geregelt würden, die nicht über den Bebauungsplan festgesetzt werden könnten, beispielsweise Abläufe und Bauzeiten. Die genaue Anzahl und Ausgestaltung der Wohnungen könne jedoch nicht bereits heute abschließend festgelegt werden, da auf zukünftige Entwicklungen am Wohnungsmarkt und Bedarfe reagiert werden müsse. Verbindlicher seien die Regelungen zum geförderten Wohnungsbau, für den ein Anteil von mindestens 30% vorgesehen sei, wobei aufgrund des bestehenden Bedarfs nach Möglichkeit ein höherer Anteil

angestrebt werde. Über die weiteren Konkretisierungen werde die Bezirksvertretung im weiteren Verfahren informiert.

Bürger 14 fragt, ob für den Fall eines Ausbleibens der BUGA ein alternatives Entwicklungskonzept vorgesehen sei und ob die geplante Quartiersentwicklung auch ohne die BUGA umgesetzt werde.

Herr Walter erläutert, dass die Stadt weiterhin von einer Umsetzung der BUGA ausgehe. Unabhängig davon stelle die Entwicklung des Wohnquartiers jedoch ein eigenständiges städtebauliches Projekt dar. Auch ohne die BUGA bestehe aus Sicht der Stadt ein Bedarf an zusätzlichem Wohnraum, sodass die Quartiersentwicklung grundsätzlich weiterverfolgt werde. Das neue Quartier solle langfristig einen Mehrwert für Vohwinkel schaffen und unter anderem zusätzlichen Wohnraum sowie die Stärkung der lokalen Infrastruktur und Kaufkraft bewirken.

Bürgerin 15 hat eine Frage zum Verkehrskonzept. Sie verweist auf bereits heute bestehende Verkehrsprobleme bei hohem Verkehrsaufkommen, beispielsweise bei Sperrungen der A46 oder erhöhtem Ausweichverkehr, wodurch insbesondere die Kaiserstraße, die Gruitener Straße und der Westring stark belastet seien. Vor diesem Hintergrund fragt sie, wie die Besucherströme während der BUGA bewältigt werden sollen. Zudem weist sie darauf hin, dass die Herderstraße aufgrund ihrer geringen Breite, sowie der Nähe zu einem neu gestalteten Spielplatz nicht für größere Verkehrsbelastungen geeignet sei.

Herr Walter bedankt sich für die Hinweise und erläutert, dass solche Rückmeldungen in die weiteren Planungen einfließen. Für die BUGA sei vorgesehen, die Besucherströme über den Bahnhof Vohwinkel zu lenken. Ergänzend sei ein zentraler Parkplatz in Vohwinkel vorgesehen, von den Besucherinnen und Besucher mittels Shuttle-Verkehr zum Bahnhof, dem Eingangsbereich der BUGA, gebracht würden. Darüber hinaus werde auch mit einer verstärkten Anreise per Fahrrad und ÖPNV gerechnet.

Bürger 16 weist darauf hin, das Planverfahren grundsätzlich ergebnisoffen geführt werden müssten. Die Stadt sei aus seiner Sicht sehr optimistisch, für die BUGA müsste man aber vielleicht einen „Plan B“ vorsehen um wie durch das Gesetz vorgesehen ergebnisoffen zu planen. Zudem regt er an, bei der geplanten Aufschüttung ausschließlich hochwertiges und möglichst unbelastetes Bodenmaterial zu verwenden (Güteklasse 0) und den Einsatz von Ersatzbaustoffen kritisch zu prüfen.

Frau Kussauer erläutert, dass das Bebauungsplanverfahren grundsätzlich ergebnisoffen ist und auf neue Erkenntnisse im weiteren Verfahren reagiert werden müsse. Beispielsweise könnte das Auffinden von Bodendenkmälern Anpassungen der Planung erforderlich machen. Gleichzeitig sei das Ziel, die vorgestellte Planung umzusetzen.

Herr Funke führt aus, dass überwiegend natürliches Bodenmaterial der Klasse 0 eingebaut werden soll. Dieses sei insbesondere für die Grünflächen der BUGA und die Wohnbereiche vorgesehen. Natürliches Bodenmaterial werde auf rund drei Vierteln der Fläche verwendet. Ersatzbaustoffe seien lediglich in Teilbereichen, insbesondere unter Gebäuden oder Verkehrsflächen, vorgesehen. Der Einsatz erfolge auf Grundlage der seit 2023 geltenden

Ersatzbaustoffverordnung. Die Stadt werde als Umweltbehörde streng darauf achten, dass ausschließlich klassifizierte und güteüberwachte Ersatzbaustoffe zum Einsatz kommen.

Bürger 17 fragt, welche Auswirkungen die Bauphase auf die bestehenden Parkmöglichkeiten haben würde. In der Industriestraße seien genügend Parkflächen vorhanden.

Herr Schilling erläutert, dass jetzt noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden könnten. Ziel sei es jedoch, die Belastungen für Anwohnerinnen und Anwohner auch bei der Parksituation möglichst gering zu halten. Nach aktuellem Stand sei nicht vorgesehen, bestehende Parkmöglichkeiten in größerem Umfang entfallen zu lassen. Mögliche Auswirkungen im Bereich der Schleppkurven müssten im weiteren Verfahren noch geprüft werden. Es sei vorgesehen, die Baustelle verkehrsverträglich, den ruhenden Verkehr eingeschlossen, abzuwickeln. Die verkehrlichen Auswirkungen würden insgesamt weiterhin berücksichtigt.

Bürger 18 fragt, ob die Bebauung des westlichen Teilbereichs des Lokschuppenareals planmäßig vor Beginn der BUGA fertiggestellt werden könne.

Herr Clees erläutert, dass der derzeitige Projekt- und Bauzeitenplan vorsehe, die Baumaßnahmen in diesem Bereich bis 2031 abzuschließen. Nach aktuellem Stand werde die Umsetzung als realistisch eingeschätzt. Dies werde auch durch Gespräche mit ausführenden Unternehmen aus dem Hoch- und Tiefbau bestätigt. Gleichzeitig weist er darauf hin, dass der Zeitplan insgesamt sehr eng bemessen sei.

Abschluss:

Herr Schäfer weist darauf hin, dass weitere Anmerkungen und Stellungnahmen per E-Mail (beuleitplaene@stadt.wuppertal.de) an die Bauleitplanung der Stadt Wuppertal gerichtet werden können. Zudem verweist er auf eine Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung am 01.06.2026, die ebenfalls im Gemeindesaal der evangelischen Kirche stattfinden werde.

Frau Kussauer weist auch auf weitere Informationsveranstaltung sowie auf zusätzliche Beteiligungsmöglichkeiten hin. Neben einer Online-Beteiligung werde am 6. Juni zudem noch eine Vor-Ort-Beteiligung auf dem Lienhardtplatz angeboten. Darüber hinaus verweist sie auf das BUGA-Lokal am Kaiserplatz sowie auf weitere Informationen auf der Webseite www.bugatal2031.de.

Zum Schluss bedankt sich Herr Schäfer bei den Anwesenden für ihre Teilnahme. Zudem werden die Teilnehmenden gebeten, das ausliegende Stimmungsbarometer zu nutzen, um Ihrer Stimmung nach der Veranstaltung Ausdruck zu verleihen.

Anschließend wird die Veranstaltung geschlossen.

Abgegebene schriftliche Stellungnahmen während der Veranstaltung:

Bürgerin 19 findet das, dass die Verkehrsführung durch das Dichterviertel katastrophal sei. Nach ihrem Empfinden würden die Bürger unterschiedlich stark belastet würden.

Bürgerin 20 sei erschüttert, dass der LKW-Verkehr durch Wohnstraßen geleitet würde und bittet um eine Ortsbegehung, um die örtlichen Gegebenheiten in Augenschein zu nehmen.

Bürgerin 21 wünscht sich eine Gestaltung des Lienhardtplatzes mit Sitzgelegenheiten, Kaffeewagen und Spielmöglichkeiten für Kinder.

Bürger 22 fragt, ob die Fußgänger bei der Brücke als Fuß- und Radweg auch über die Rampe laufen müssten. Er wünsche sich Treppen in Verlängerung der Brücke als eine direktere Verbindung.

Protokollführung:

Frau Christiane Dunkel, R. 105.11 - Formelle Bauleitplanung und Plankonstruktion

Herr Yifei Chen, R. 105.11 - Formelle Bauleitplanung und Plankonstruktion