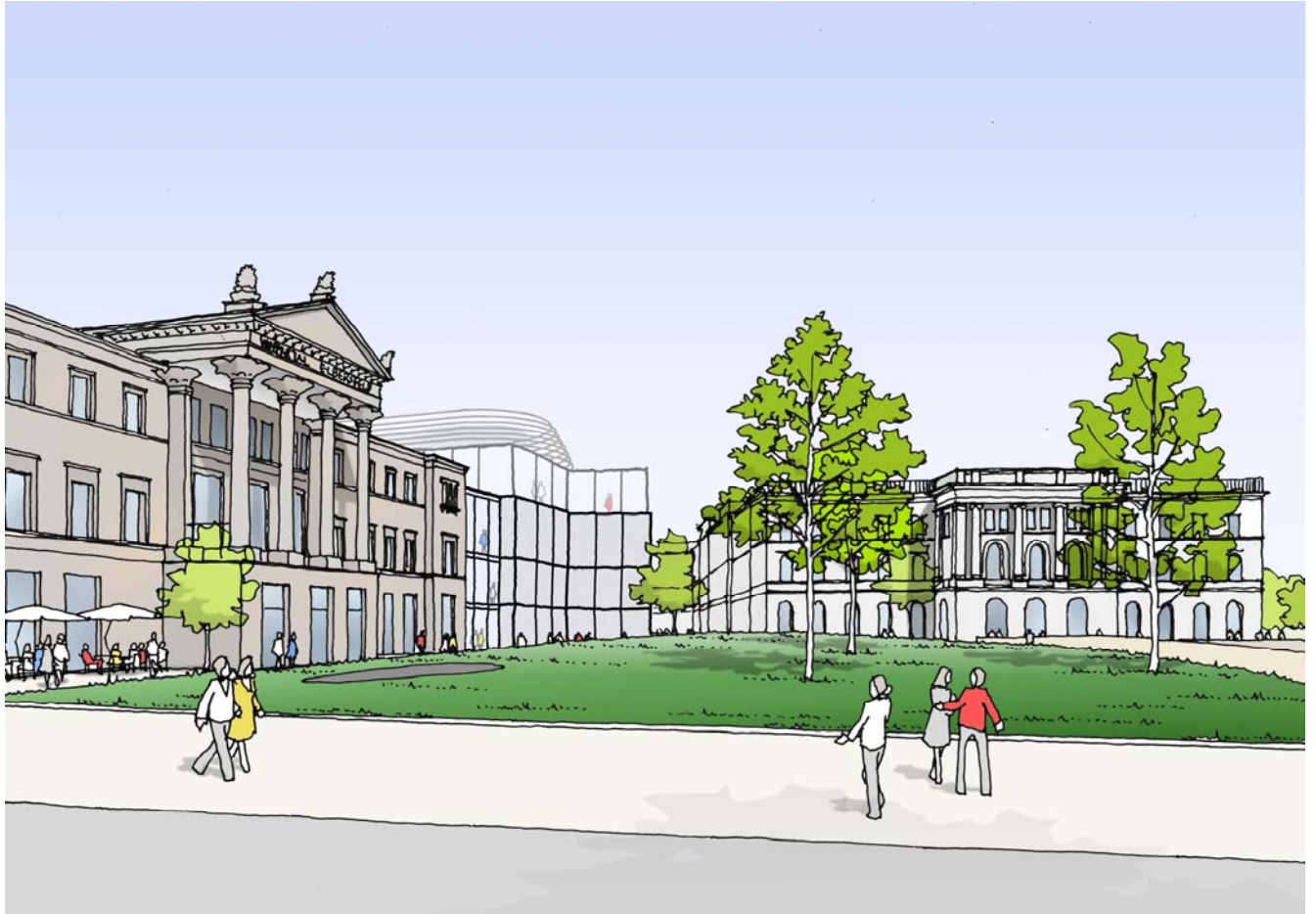


Erläuterungsbericht  
24284 Wuppertal - Döppersberg.  
Städtebauliche Studie

**Auftraggeber / Bauherr** BEG NRW - BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH  
An der Reichsbank 8  
45127 Essen

**Konzeptplanung** RKW Architektur +  
Tersteegenstraße 30  
40474 Düsseldorf

Düsseldorf, 22.02.2019  
RKW Architektur +



**Inhalt**

- 1** Aufgabenstellung
- 2** Grundstück, Bestand
- 3** Lage, Städtebauliche Aspekte, Positionierung der Gebäude
- 4** Erschließung des Gebäudes / Anbindung Seilbahn
- 5** Fassadenkonzept

**1 Aufgabenstellung**

RKW Architektur + wurde von der BEG NRW mit der städtebaulichen Studie zur Integration der geplanten Seilbahnstation in das Bahnhofsareal Wuppertal – Döppersberg beauftragt. Es galt ein Konzept zu entwickeln, das sich städtebaulich in den bestehenden Kontext einfügt, aus technischer Sicht funktioniert und für den Bürger – den täglichen Nutzer – eine optimale Anbindung schafft. Technisch wurde das Konzept mit BSV und dem Ingenieurbüro Schweiger abgestimmt. Gleichzeitig soll untersucht werden, ob die zentrale Lage unterhalb der Talstation als Büro- und Praxen Standort genutzt werden kann.

Insgesamt soll die Talstation und somit die Anbindung der südlichen Stadtteile und der Universität Wuppertal Teil des „Verkehrsknotenpunktes“ Wuppertal HBF werden. Hier treffen die Passanten Ströme der verschiedenen Verkehrswege Schwebelbahn, Busbahnhof, Deutsche Bahn, Seilbahn und Innenstadt aufeinander (ca. 121.000 Menschen / Tag, Untersuchung Verkehrswege Döppersberg, WSW).

Dabei ist es besonders wichtig, den historischen Bestand, den neu gestalteten Bahnhofsvorplatz und die entstandene Mall nicht aus den Augen zu verlieren. Auf Basis des Bestandes, der verschiedenen Untersuchungen und in Abstimmung mit den beteiligten Fachplanern hat RKW Architektur + zunächst drei Varianten zur möglichen Talstation entwickelt (Präsentation vom 17.04.2018), von denen nun die abgestimmte Variante vertieft und konkretisiert wurde.

## 2 Grundstück, Bestand

Dazu haben wir als Städtebauer und Architekten zunächst den Bestand betrachtet, uns ein Bild vor Ort gemacht und die zur Verfügung gestellten Unterlagen untersucht. Das zur Debatte stehende Grundstück liegt westlich angrenzend an den historischen Bahnhof Wuppertal und ist aktuell noch bebaut.

Zu Beginn wurde intensiv über die konkrete Integration des historischen Bahnhofes für die Nutzung oder Erschließung der Talstation nachgedacht. Nach reiflicher Überlegung und Abwägen der Bestandssituation ist RKW Architektur + gemeinsam mit der BEG und den weiteren Projektbeteiligten zu dem Ergebnis gekommen, dass das historische Bahnhofsgebäude sowohl aus planerischer, städtebaulicher, wirtschaftlicher Sicht und wegen des weiteren Bau- bzw. Entscheidungsablaufes komplett getrennt betrachtet und genutzt werden sollte.

Das führt dazu, dass der historische Bahnhof für einen möglichen Investor „frei“ verfügbar ist und die Planung / Vermarktung frühzeitig und unabhängig von der Entscheidung ist, ob es zu der Seilbahn in Wuppertal kommt oder nicht. Gleichzeitig erleichtert diese Entscheidung das planerische Vorgehen zur Talstation.

### **3 Lage, Städtebauliche Aspekte, Positionierung der Gebäude**

Der Entwurf orientiert sich an den historischen städtebaulichen Kanten der umgebenden Gebäude, der ehemaligen Reichsbahndirektion Elberfeld (heute als zukünftiges FOC geplant) und dem historischen Bahnhofsgebäude. Durch die Aufnahme dieser Gebäudekanten entsteht ein gefasster Platz, der die bereits durchgeführte Erneuerung des oberen Bahnhofsvorplatzes unterstreicht. Das entworfene und insgesamt fünfstöckige Gebäude ist durch eine großzügige „Glasfuge“ vom historischen Bahnhofsgebäude abgesetzt und fügt sich gut in die Umgebung ein. Das Bahnhofsgebäude wirkt so wieder, wie im historischen Zustand, als selbstständiger Solitär.

Die ersten drei Geschosse mit einer vermietbaren Fläche von ca. 2700 m<sup>2</sup> (Entwurfsstand) könnten als perfekt angebundener Standort für Büros oder Praxen genutzt werden. Oberhalb des dritten Geschosses, auf ca. + 14,00 m befindet sich die Ein- und Ausstiegsebene und somit das Herzstück der geplanten Talstation.

### **4 Erschließung des Gebäudes / Anbindung Seilbahn**

Die Erschließung des Bürogebäudes vom oberen Platz aus unterstreicht die gute Lage und führt zu einer Adressbildung des neuen Bürogebäudes. Die Erschließung der Talstation wurde dagegen bewusst von der Büronutzung getrennt, um eine komplett unabhängige Nutzung und theoretische Erreichbarkeit von 24/7 zu ermöglichen.

So befindet sich die Erschließung über großzügige Treppenlauf innerhalb der bereits angesprochenen „Glasfuge“ und führt von der unteren Mall-Ebene (ca. - 5,00 m) bis zur Ein- und Ausstiegsebene (ca. +14,00 m).

Die ca. 2.800 m lange Seilbahn mit ca. 44 Kabinen kann bei einer Geschwindigkeit von ca. 27 km/h und einer Kabinenfolge von ca. 32 Sekunden theoretisch 3.500 Personen pro Stunde und Richtung befördern.

Die Förderkapazität der benötigten Aufzüge wurde von der BSV in Absprache mit den WSW wie folgt definiert:

Drei zu planende großzügige Aufzüge, die theoretisch 35 Personen Platz bieten, ermöglichen die Beförderung der ermittelten 2.100 Personen in der Spitzenstunde. Die Fahrzeit pro Aufzug inkl. Einstieg liegt bei ca. einer Minute (angenommen ca. 1 Sekunde pro Meter, 15 Sekunden für den Einstieg, 15 Sekunden für den Ausstieg, bei einem theoretischen Zwischenstopp erhöht sich die Zeit, Angabe BSV).

Die fußläufige Anbindung der Südstadt (aktueller Steg beginnt bei ca. +12.51 m)

kann über einen neu errichteten Steg mit leichtem Gefälle, der an die Verteiler-ebene (ca. +12,00 m) anschließt, ermöglicht werden. Die genaue Anbindung der Südstadt durch den neuen Steg, der direkt und barrierefrei mit dem Erschließungskern verbunden ist, muss jedoch konkreter untersucht und geplant werden (Überquerung der Bahngleise, Anforderungen Barrierefreiheit, 24/7 Nutzung usw.). Zusammenfassend entsteht ein Verkehrsknotenpunkt, der die Erschließung von der unteren Mall, dem oberen Platz (Niveau Busbahnhof), dem Bahnsteig 1 und der Südstadt ermöglicht.

## **5 Fassadenkonzept**

Das in den Handskizzen dargestellt Fassadenkonzept stellt die Entwurfsidee dar ohne zu konkret zu werden. Die Festlegung der tatsächlichen Fassadengestaltung ist den weiteren Entwurfsphasen vorbehalten. Der Entwurf sieht vor den Grundkörper des Gebäudes durch die „Glasfuge“ von dem historischen Bahnhof abzusetzen. Der Baukörper wird so als selbstständiges Gebäude verstanden. Die moderne Fassade verbindet die drei Bürogeschosse optisch und harmoniert mit den umgebenden historischen Fassaden. Die abgesetzte Ein- und Ausstiegsebene wird durch eine transluzente Fassade bewusst abgesetzt und ermöglicht großzügige Ein- und Ausblicke für die Bürger. Die beiden oberen Technikgeschosse der Talstation bilden die Dachzone des Gebäudes.