

## **Gedanken zur Bundesgartenschau BUGA 2031**

Jede Stadt und jede Gemeinde muss in Zeiten des Klimawandels und zunehmend heftigerer Wetterkapriolen wie Starkregen, Hitzewellen, Starkwinde bis hin zu Orkanen und Tornados Langzeitplanungen anstellen, wie mit diesen Gefahren umgegangen werden soll und wie man vorbeugend und nachhaltig handeln kann.

Natürlich kann auch eine Bundesgartenschau ein Baustein sein, Stadtentwicklung zu unterstützen und voranzutreiben, wenn sie denn nicht nur eine reine Blümchenschau darstellt oder sich auf touristische Highlights begrenzt.

Im Folgenden soll die Planung der BUGA 2031 in Wuppertal aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet werden. Zugrunde liegen den folgenden Ausführungen

1. Die Machbarkeitsstudie vom Sommer 2021
2. Presseberichte (Print und Online)
3. Informationsveranstaltungen der Stadt Wuppertal
4. Gespräche mit Politiker\*Innen und Bürger\*Innen der Stadt
5. Online-Veröffentlichungen

Wuppertal plant für die Bundesgartenschau u.a. eine ca. 700m lange Hängebrücke hauptsächlich für Fußgänger über das Tal an der Wupperpforte, die angeblich die längste Brücke der Welt (?), des Landes (?) werden soll. Die Aussagen über die Einmaligkeit als Alleinstellungsmerkmal differieren hier. Tatsächlich sind ähnliche und weitere lange Brücken weltweit, aber auch in Deutschland in Planung. Erwähnt sei hier die Brücke in Rottweil über das Neckartal, die im ersten Bauabschnitt ca. 600m lang werden soll mit einer möglichen Erweiterung auf 900m. Baubeginn voraussichtlich 2021.

### **Problembereiche der Wuppertaler Hängebrücke**

1. Sie ist eine Spaßbrücke, keine Fahrräder auf ihr während der BUGA, danach nur Schieben erlaubt. Und das, obwohl das Rad in den Plänen eine zentrale Rolle für die Anreise zur BUGA spielen soll. Räder dürfen nach Beendigung der BUGA über die 700 m lange Hängebrücke aber nur geschoben werden. Die Fahrt mit dem Rad (E-Bike) z.B. Nordbahntrasse zur Sambatrasse durchs Tal dürfte keinen Zeitnachteil mit sich bringen, aber Kosten in Höhe von 5 – 8 Euro dauerhaft, wenn man die Brücke nutzt. Eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrsanbindung der Königshöhe an den Nützenberg oder umgekehrt ist nicht zu erkennen. Ob die Brücke im Jahr 2031 noch ein Alleinstellungsmerkmal für Wuppertal ist, ist zu bezweifeln, da viele Hängebrücken z.Z. in Planung sind (z.B. Rottweil : Länge 900m)
2. Lange Wege zur Brücke, kein kurzer Weg zum ÖPNV, benachbarte Parkplätze nicht gewollt, nicht geplant und auch nicht realisierbar

3. Höchstpersonenzahl max. 1000 Nutzer auf der Brücke. Bei erwarteten 2 Mio. Besuchern in 6 Monaten sind das pro Tag über 11000 Menschen, die überhaupt nicht innerhalb von 10 Stunden am Tag die Brücke benutzen können. Am Wochenende sind sicher Besucher bis zur 4fachen Zahl zu erwarten. Folge: Warteschlangen und Frust. Imageschaden für Wuppertal
4. Wie soll den Vandalismusgefahren durch mutwillig herabgeworfene Gegenstände / Steine oder aus Unachtsamkeit herabfallende Gegenstände: Schlüssel, Geld, Handy, Brille usw. begegnet werden? Grundstückseigentümer könnten Schadensersatz für Schäden durch herabfallende Gegenstände geltend machen.
5. Labile Menschen könnten die Brücke zum Suizid nutzen. Folge: Sperrung der Verkehrsachsen (Eisenbahn, Schwebebahn, B7), alternativ Brücke als geschlossener Käfig
6. Schwer lösbare Gefahren im Winter durch Eiszapfen. Tödliche Geschosse wie in dieser geplanten Höhe entfernen? Mit einer Heizung? Kletterer? Schneelast (100kg pro m<sup>2</sup>) auf der Brücke >140 000 kg oder >140t. Das übersteigt das Gewicht der max. 1000 Personen je 80kg auf der Brücke (80t). Wie den Schnee vom Gehweg der Brücke entfernen? Mit einer Schubkarre?
7. Anwohner die sich von den Nutzern der Hängebrücke auf ihrem eigenen Grundstück beobachtet fühlen, könnten versuchen rechtliche Schritte dagegen durchzusetzen. Es gibt bei Drohnen mit Kamera rechtliche starke Einschränkungen, wenn die Drohne über fremde Grundstücke fliegen soll. Fotos von öffentlichen Straßen und Wegen sind grundsätzlich erlaubt (Panoramafreiheit, aber ohne Leiter !!), wenn aber Personen erkennbar und identifizierbar sind, stößt man an eine Grenze. Sonnenbaden könnte ein Problem werden.
8. Welche Geräusche / Lärm gehen von der Brücke bei Starkwind / Sturm aus? Ab welcher Windstärke wird die Brücke gesperrt? Wer schon mal in einem Hafen, einer Marina war, wird das Sirren und Kreischen der Stahlseile von z.B. Segelbooten schon bei mäßigem Wind kennen.
9. Geplant ist eine begehbare Brückenbreite von 1,80m. Begegnungen zweier Räder, evt. mit Anhänger sind oder mit Kinderwagen sind schwierig, ob sich Lastenräder begegnen können, ist ungewiss
10. Eine Nutzungsgebühr der Brücke ist geplant (auch nach der BUGA). Die erwartete Besucherzahl nach der BUGA wird relativ klein sein. Wuppertaler werden vermutlich einmal gucken gehen und das war's. Der Ausblick auf diesen Teil des Tales ist ohnehin nicht sehr attraktiv. Touristen, die nur für die Brücke kommen, dürften überschaubar bleiben. Ausflüge für Senioren (mit Bus) kaum möglich..
11. Notwendig dürfte eine Sperrung bei Dunkelheit sein. Braucht man eine Security 24h ? Wie viel kostet dies zusätzlich zur veröffentlichten Bauunterhaltung?

12. In welches WC gehen die (am Eingang wartenden) Menschen an der Brücke?
13. Die Verankerungen der Brücke im Kalkgestein der Königshöhe und des Nützenbergs erfordern sehr große Fundamentwiderlager (70 – 100m), für die große Erdbewegungen und Baumfällungen notwendig werden, damit die entsprechenden großen Stahl- und Betonmengen angeliefert werden können. Der Boden wird durch die Baumaßnahmen stark verdichtet mit allen bekannten negativen Folgen.
14. Wie groß ist die Gefahr von Hangrutschungen nach Fällung bzw. Rodung der Gehölze am Steilhang oberhalb des Schwarzen Weges mit Gefährdung der Verkehrssicherheit auf dem Schwarzen Weg und ggfls. auch der Bundesbahn-Strecke ?  
*„Insbesondere artenreiche Wälder mit vielfältiger Wurzelstruktur und unterschiedlich alten und hohen Bäumen erhöhen die Stabilität des Bodens. Die Studie zeigte auch, dass optimal bewachsene und durchwurzelte Hänge bis zu 5° steiler stabil sein können als unbewachsene. Kritisch sind hingegen Waldlücken von mehr als zwanzig Metern Länge in der Falllinie. Mykorrhizapilze, die in einer Symbiose mit den Pflanzen und Bäumen leben, können die stabilisierende Wirkung der Pflanzen verbessern.“*  
 (entnommen aus „Pflanzenvielfalt schützt vor Hangrutschungen“ von Frank Graf  
<https://www.slf.ch/de/newsseiten/2017/06/pflanzenvielfalt-schuetzt-vor-hangrutschungen.html>)
15. Zur Ertüchtigung der bisher nur von Anliegerfahrzeugen mit geringem Gewicht befahrbaren Waldstraßen müssen diese Wege für den für die Bauarbeiten der Brücke und der Seilbahn notwendigen Schwerlastverkehr massiv ausgebaut werden.
16. Alle baulichen Arbeiten beeinträchtigen den seit mehr als 100 Jahren gewachsenen Baumbestand (gemäß mdl. Auskunft des langjährigen Oberförsters der Stadt Wuppertal, Albert Vosteen , größter zusammenhängender Buchenbestand in NRW), seine Tierwelt (Rehe, Füchse, Fledermäuse, Vögel, Frösche und Kröten, Molche, Blindschleichen, Ringelnattern und mehr). Diese wertvolle Flora und Fauna ist bedeutsam für das Klima und die Biodiversität gerade auch in Wuppertal.
17. Die neben der Brücke geplante Bühne wird spätestens nach der BUGA feierwütige Jugendliche besonders spät am Abend und nachts anziehen mit den Folgen von Vermüllung, Vandalismus, Fäkalien, Lärm, Brandgefahr durch Einweggrills usw. (vgl. Hardt)
18. Das bisherige Landschaftsschutzgebiet wird erheblich in Mitleidenschaft gezogen werden. Junge Bäume brauchen 100 Jahre und mehr, bis aus ihnen ein funktionierender und wertvoller Wald wird. Das Erholungsgebiet und der Wald auf der Königshöhe wurde vor ca. 120 Jahren angelegt.
19. Die Brücke wird voraussichtlich aus sehr klimaschädlichen Baumaterialien (Beton + Stahl) gebaut

## Problembereich Seilbahn

Die Planung der Bundesgartenschau sieht den Bau einer Seilbahn vor, die unten im Tal nahe des Stadions beginnt, eine Mittelstation an der Sambatrasse am höchsten Punkt des zoologischen Gartens hat und dann weiter auf die Königshöhe zur Bergstation fährt. Von hier sollen die Besucherströme ca. 1000m weit zur Hängebrücke gehen.

1. Kann die Seilbahn Fahrräder mitnehmen? Während des BUGA Events wegen erwarteter hoher Besucherzahlen eher unwahrscheinlich.
2. Die Seilbahn soll auf von einer renommierten Seilbahngesellschaft auf eigenes Risiko gebaut und betrieben werden. Wie sehen die Verträge diesbezüglich mit der Stadt Wuppertal aus? Welche Absicherung erhält die Gesellschaft, wenn die für die BUGA großzügig dimensionierte Seilbahn danach nur noch spärlich genutzt und die Einnahmen zu gering für einen wirtschaftlichen Betrieb werden? Die Seilbahngesellschaft wird sich sicher nicht darauf einlassen, für die Zeit nach der BUGA Defizite einzufahren.
3. Muss für die Seilbahntrasse eine Schneise in den Wald geschlagen werden (wie bei den Seilbahnen in den Alpen)?  
Es stehen auf der geplanten Fahrstrecke zahlreiche mehr als 20m hohe Bäume. Es ist eher unwahrscheinlich, dass die Gondeln in 30m Höhe über die Bäume fahren sollen. Man kann davon ausgehen, dass für die Seilbahn eine bis zu 15m breite Schneise geschlagen werden muss und zahlreiche Bäume gefällt werden.
4. Wo sollen die Parkplätze für die Talstation sein?  
Wo sollen die Reisebusse und Shuttle Busse parken und wo sind Aufenthaltsräume und Toiletten für das Buspersonal geplant?
5. Eine verkürzte Seilbahn bis zur Sambatrasse und dem oberen Zooeingang wäre sicher sinnvoller, um das steile Zoogelände auch älteren oder behinderten Personen sowie Familien mit Kindern bzw. Kinderwagen zu ermöglichen. Die Bahn wäre damit auf Dauer auch leichter zu finanzieren. Würde vielen älteren Besuchern der Besuch des Zoos als Tagesbesuch reichen?

## Problembereich Verkehrskonzept

Wenn man von in der Machbarkeitsstudie pessimistisch geschätzten 1,8 bis 2 Millionen Besuchern in 6 Monaten ausgeht, heißt dies: Es kommen pro Tag durchschnittlich 10000 bis 12000 Besucher nach Wuppertal. In der Woche wird die Zahl eher geringer sein, am Wochenende bis zum Vierfachen höher, also 40000 bis 50000 Besucher.

1. Geht man davon aus, dass die meisten Besucher am Vormittag eintreffen und am späten Nachmittag wieder abreisen werden, stellt sich die Frage, wie sollen diese Menschenmassen transportiert werden?
2. Betrachtet man den Ankunftszeitraum zwischen 8 und 12 Uhr, bedeutet das: 10000 Menschen pro Stunde treffen am Wochenende stündlich im Wuppertal Westen ein oder ca. 160 Menschen pro Minute.
3. Die Erwartung der BUGA Planer, die meisten Menschen (vielleicht zwei Drittel) würden 2031 mit bis dahin gewandeltem Umweltbewusstsein mit dem ÖPNV anreisen, würde bedeuten, dass 100 Menschen pro Minute vom Bahnhof Vohwinkel zur BUGA bewegt werden müssen. Entfernung zum Zoo ca. 3,5 km. Wenn dies mit Shuttle Bussen (50 P/Bus) bewältigt werden soll, sind 2 Busse pro Minute erforderlich. Bei einer Fahrzeit von 10 Minuten (ohne Stau!) zum Zoo Stadion wären allein 40 Busse ständig im Einsatz. Nimmt man die Ein- und Aussteigezeit hinzu, muss die Zahl der Busse sicher verdoppelt werden. Einen Teil der Fahrgäste könnte die Schwebebahn übernehmen (wenn sie störungsfrei fährt) oder Besucher müssten zu Fuß zum Areal Tesche gehen (ca. 1 km). Die Kaiserstraße ist zumindest in der Woche durch den Straßenverkehr bereits ohne BUGA stark überlastet, ebenso der Westring als Ausweichstrecke.
4. Geht man davon aus, dass es nicht gelingt, die Besucher vorrangig mit dem ÖPNV anreisen zu lassen, werden vermutlich zwei Drittel mit dem PKW anreisen. Bei durchschnittlich 2 Personen je PKW bedeutet dies am Wochenende mehr als 3000 PKW pro Stunde, die alle einen Parkplatz suchen werden. Für die BUGA sollen keine neuen Parkplätze gebaut werden. Der Parkdruck nach der BUGA Eingängen am Zoo im Zooviertel oder auf dem Nützenberg (Briller Viertel) oder am Arrenberg wird enorm hoch sein und die Anwohner wahrscheinlich sehr verärgern. Die Viertel werden durch Anwohner PKW schon sehr in Anspruch genommen. Auch wenn die Parkhäuser an der Uni den Besuchern zur Verfügung gestellt werden, müssen die Menschen auch von dort weg und wieder zurück transportiert werden.
5. Durch lange Wartezeiten, möglicherweise bei schlechtem Wetter, werden viele Besucher verärgert sein und negative Publicity bewirken.
6. Fährt man mit der Seilbahn hinauf zur Königshöhe, muss man bis zur Hängebrücke mehr als 1000 Meter zu Fuß gehen. Bei den am Wochenende prognostizierten 100 Menschen pro Minute ist die Kapazität der Brücke völlig überlastet. Geht man von der zulässigen

Maximalkapazität der Brückenbelastung von 1000 Menschen aus und davon, dass man für den Gang über die Brücke sicher in eine Richtung (mit Genießen des Ausblicks und dem Anfertigen von Fotos) mindestens 15 Minuten ansetzen muss, dann kann die Brücke (hin und zurück) pro Stunde max. 2000 Menschen transportieren oder anders ca. 30 Menschen pro Minute. Zwei Drittel der Besucher müssten sich also woanders aufhalten z.B. im Grünen Zoo und nicht zur Brücke hinauffahren. Sonst kommt es unweigerlich vor der Brücke zu Staus und Frustrationen.

7. Wie soll der Eintritt in die BUGA gestaltet werden? Werden große Areale eingezäunt mit Kassenhäuschen, Drehkreuzen usw.? Wie viele Schäden verursacht der Bau und später wieder der Abbau eines Zauns in den Waldgebieten? Oder trifft die Vision von Frank Meyer zu, 2031 würde das alles elektronisch geregelt (Info-Veranstaltung am 26.10.2021 im Wilhelm Dörpfeld Gymnasium)?

### **WAS bleibt für Wuppertal?**

- Eine Investition, die die Stadt nachhaltig finanziell belastet (egal, ob mit „nur“ 25 Mio. € oder den an anderer Stelle genannten 70 Mio-100 Mio. €) ergibt nur dann einen Mehrwert für die Stadt, wenn sie sich daraus nachhaltig weiter entwickelt. Was also bleibt für die Wuppertaler nach der BUGA?
- Das Wohnbauprojekt Tesche (dessen Umsetzung keine BuGa erfordert);
- Eine Seilbahn im Zoo, die bei Erfordernis bzw. prognostiziertem wirtschaftlichem Betrieb auch ohne BuGa privatwirtschaftlich realisiert werden kann;
- Eine Zerstörung des Charakters des Schutz- und Naherholungsgebietes Königshöhe (Intention: ruhige, landschaftsgebundene Erholung im Wald) und Ersetzen durch eine technisch überformte Struktur (Bergstation der Seilbahn, Amphitheater, Brückenkopf);
- Eine Hängebrücke, die – nach derzeitiger Planung - nicht alltagstauglich ist und deren dauerhafte Unterhaltung die Stadt vor finanzielle Herausforderungen stellt. Allein die Sicherung der Verkehrssicherheit (Eisschlag, Steinewerfer, Suizidwillige) dürfte viele tausend Euro pro Jahr betragen;
- Eine Kaiserhöhe mit ein paar neuen Stadtmöbeln und Bolzplätzen.

(entnommen aus: Anregungen und Bedenken zum aktuellen BuGa - Konzept (Stand: Juli 2021) von Waltraud Rinke und Dajana Meier – neue Ufer Wuppertal e.V.)

## Fazit

- Nachhaltigkeit spielt in vielen Bereichen der Stadt Wuppertal schon eine Rolle. Wuppertal ist Fair Trade Town und verfolgt das Ziel bis 2035 klimaneutral zu werden. Anscheinend werden diese Ziele aber nicht bei den Plänen der BUGA berücksichtigt. ...
- Eine Klimabilanzrechnung der Hängebrücke, die aus den klimaschädlichsten Baumaterialien Stahl und Beton gebaut werden soll, wurde vom Rat abgelehnt. Und auch Bäume müssten für den Bau gefällt werden. Diese können wiederum nicht weiter zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung beitragen. Junge Bäume, die ggf. an anderer Stelle gepflanzt würden, speichern bei Weitem nicht so viel CO<sub>2</sub>, wie ältere Bäume. Hingegen werden bei der Herstellung von 1 m<sup>3</sup> Beton ca. 330 kg CO<sub>2</sub> freigesetzt.
- Es handelt sich unter anderem auch um Buchenwälder, für deren Erhalt sich Greenpeace deutschlandweit einsetzt.
- Wuppertal will Schwammstadt werden und bereitet sich auf die Folgen des menschengemachten Klimawandels vor. Doch wie sich Stürme oder Starkregen auf die Brücke und das BUGA-Gelände auswirken, wurde bisher nicht untersucht. Stattdessen wird der Boden für den Bau verdichtet und das Gebiet durch das Fällen von Bäumen anfälliger für solche Ereignisse gemacht.
- Das Geld, welches für die Instandhaltung der Brücke nach der BUGA benötigt wird, fehlt dann bei dem Budget für Sanierungen der anderen Brücken in Wuppertal. Obwohl sich der Zustand der Brücken seit dem Hochwasser 2021 nicht gerade verbessert hat, werden zukünftige Budgets wohl geringer ausfallen.
- Hier wird bewusst eine notwendige Anpassung der Pläne an die Erderwärmung ignoriert.
- Leider werden ökologische Faktoren nicht mit in die Planung der BUGA einbezogen, sodass das selbst verliehene Siegel „Nachhaltigkeit“ reines Greenwashing darstellt.
- Ein letzter offener Punkt bezieht sich auf den Klimaschutz, den die Stadt Wuppertal leisten könnte. Wuppertal trägt nicht umsonst den Titel "grüne Stadt". Wenn Wuppertal sich weiterhin so nennen will, darf die wertvolle Waldfläche auf der Königshöhe nicht zerstört werden. Viel mehr braucht es eine Zusage, die Wälder unter strikten Schutz zu stellen (siehe Petition von Greenpeace: Echter Waldschutz jetzt! (<https://act.greenpeace.de/waldschutz>)), um der Klimakrise etwas entgegen zu setzen.
- Das Areal der Königshöhe besteht zum Teil aus forstwirtschaftlich nicht genutzten Waldstücken und Landschaftsschutzgebieten. Diese beherbergen eine Flora und Fauna, die äußerst wertvoll für das Klima und die Biodiversität sind. Man sollte die Leistung des Försters, der diese Fläche bewusst nicht bewirtschaftet hat, anerkennen und nicht durch den Bau einer Brücke zerstören. Offen bleibt, ob die Umsetzung der Pläne wirklich eine ökologische Aufwertung der Flächen bedeutet. Dazu gibt es leider keine Daten. ...

- Zusammenfassend beinhalten die Pläne der BUGA unserer Meinung nach weder ein nachhaltiges Verkehrskonzept noch eine nachhaltige und durchdachte Durchführung von Anfang bis Ende. Die Auswirkungen auf das Klima und auf die betroffenen Flächen vor Ort werden nicht mit einbezogen. Eine klassische BUGA soll eine Chance sein, um Flächen zu entsiegeln und naturnahe Bereiche zu schaffen. Diese Chance wurde in Wuppertal leider nicht genutzt. Wir fordern daher eine wirklich nachhaltige BUGA, die diesen Namen verdient hat und die Stadtentwicklung nachhaltig vorantreibt. Denn wo grün drauf steht, muss auch grün drin sein.

Mit freundlichen Grüßen

Lea Hödtke i.A. Greenpeace Wuppertal

(entnommen aus: Offener Brief an den OB Herrn Schneidewind und die Fraktionsvorsitzenden der Parteien)

### **Vielen Dank für die Schulden**

Die Bundesgartenschau ist ein Publikumsmagnet, nächster Gastgeber wird Koblenz sein. Aber die Veranstaltungen sind ein gigantisches Zuschussgeschäft und kosten den Steuerzahler Millionen Euro. Der größte Gewinner ist jedes Mal die Gartenbaulobby.

Doch die Kritik am Konzept der Gartenschauen wird in Zeiten der größten Finanzkrise seit Jahrzehnten deutlich größer. Peter Pferdekemper vom Bund der Steuerzahler sagt: "Wir sind der Meinung, dass Gartenschauen regelmäßig defizitär sind und enorme Folgekosten verursachen."

Und ob es einen Konjunkturreffekt für die Kommune gibt, ist inzwischen fraglicher denn je. In Schwerin, wo die Buga 2009 zu Gast war, hatte die Veranstaltung zwar grundsätzlich positive Auswirkungen. "Die aus der Gartenschau resultierenden finanziellen Effekte lassen sich aber nicht genau beziffern", sagt Michaela Christen, Pressesprecherin der Stadt.

Die einzige, die direkt von den Blumenschauen profitiert, ist die Gartenbaulobby. Die grünen Betriebe erhalten günstige und begehrte Präsentationsflächen ihrer Arbeit, zudem locken Aufträge bei den Bauarbeiten im Vorfeld der Blumenschauen.

Pferdekemper empfiehlt hochverschuldeten Kommunen, sich nicht um die Veranstaltung zu bewerben.

(entnommen aus: Julian Trauthig aus dem SPIEGEL, 19.4.2010)



## Nachhaltige Stadtentwicklung

Wenn eine BUGA nachhaltige Stadtentwicklung unterstützen soll, dann müssen die derzeitigen Planungen der Bundesgartenschau verändert werden:

- Verzicht auf nur touristisch begründete Prestigeobjekte wie Hängebrücke und Seilbahn (zumindest der obere Teil zur Königshöhe)
- Schaffung grüner Oasen längs der Wupper und weitere flächenhafte Begrünung der Stadt (möglich auch durch private Initiativen)
- Begrünung der Fußgängerzonen mit Pflanzkübeln, Stauden, Sträucher und Bäumen
- Verkehrsberuhigung, Umwidmung von Verkehrswegen zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs, allleeartige Durchgrünung von städtebaulich relevanten Strukturen, Schaffen verkehrsberuhigter und begrünter Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität an exponierten Standorten (z. B. mit Wupperblick oder Wupperzugang)
- Förderung des nicht motorisierten Verkehrs durch die Anlage separater, alltagstauglicher, sicherer Verkehrswege mit Priorisierung des Fußgänger- und Radverkehrs in Kreuzungsbereichen („lebenswerte Stadt“)
- Begrünung von Häusern (Fassaden, Balkone, Dächer) vertikale Gärten z.B. am Döppersberg
- Entsiegelung von Flächen im Sinne einer Schwammstadt z.B. Parkplätze, Hofflächen und baurechtliche Auflagen bzgl. Versickerung etc. bei unvermeidbarer Versiegelung
- Entwicklung von Brachflächen entlang der Wupper
- Einbeziehung des Wuppertaler Ostens (Barmen, Langerfeld usw.)

Das Projekt BUGA ist zurzeit weder durchdacht noch finanzierbar. Es jetzt zu erzwingen bedeutete, erneut gegen die Gemeindeordnung und das Gebot der Wirtschaftlichkeit zu verstoßen. Weitere Schulden aufzunehmen. Den Umbau Wuppertals in eine klimaresiliente Stadt zu verschleppen. Das Zooviertel und die Königshöhe zum Touristenhotspot zu machen. Öffentliche Gelder für Grünanlagen in der Tesche auszugeben, die auch im Rahmen eines Bebauungsplanes günstiger und privat finanziert werden könnten. Das verletzt die Interessen der Bürger\*Innen Wuppertals.

(in Teilen entnommen und überarbeitet aus: Dr. Christine Leithäuser: Fünf Thesen zur Stadtentwicklung)

## **Blick auf Wuppertals Finanzen**

Wie unser Oberstadtdirektor Dr. Slawig als Realist gesagt hat:

Die Finanzen unserer geliebten Stadt Wuppertal lassen die hohen Investitionen in eine nicht einmal gesichert erfolgreiche Bewerbung um diese BUGA gegenwärtig leider nicht zu.

Und leider hat OB Schneidewind die mit ihm verbundenen Hoffnungen bisher nicht erfüllen können, unserer Stadt Wuppertal wegen seiner persönlichen hohen internationalen Reputation einen dauerhaften Geldsegen zu bescheren. Viele seiner Wähler hatten hier eine finanzielle Verbesserung Wuppertals erwartet.

Jetzt brauchen wir in unserer überschuldeten Stadt das Geld vordringlich für andere Aufgaben, zB

- das internationale Leuchtturmprojekt Pina Bausch Zentrum
- für städtische Kultur- und Bildungseinrichtungen
- für Investitionen in zukunftsfördernde Einrichtungen wie die Junior-Universität,
- zukunftsorientierte Digitalisierungsprojekte,
- für die Instandsetzung des zerfallenden öffentlichen kommunalen Eigentums, um das sich derzeit keiner zu kümmern scheint, wie zB verfallende Brücken, Treppen oder Straßen,
- für die Unterstützung mit öffentlichen Mitteln der für Wuppertal prägenden Kultureinrichtungen, wie als Flugschiff den Skulpturenpark des weltberühmten Tony Cragg.

Es gibt noch viel mehr sinnvolle Investitionen für unsere Stadt.

Statt dessen werden den Steuerzahler belastende Luftschlösser gebaut.

Eine BUGA für Wuppertal ist ein tolles Projekt, das aber erst beworben werden darf, nachdem für unsere gesamte Stadt finanziell realisierbare Pläne vorgelegt werden, den jahrelangen Reparaturstau zu beseitigen.

Ganz Wuppertal muss bei einer Bundesgartenschau vorzeigbar sein.

(entnommen aus einem facebook Beitrag von Wolfgang Baumann)