

Reisgids

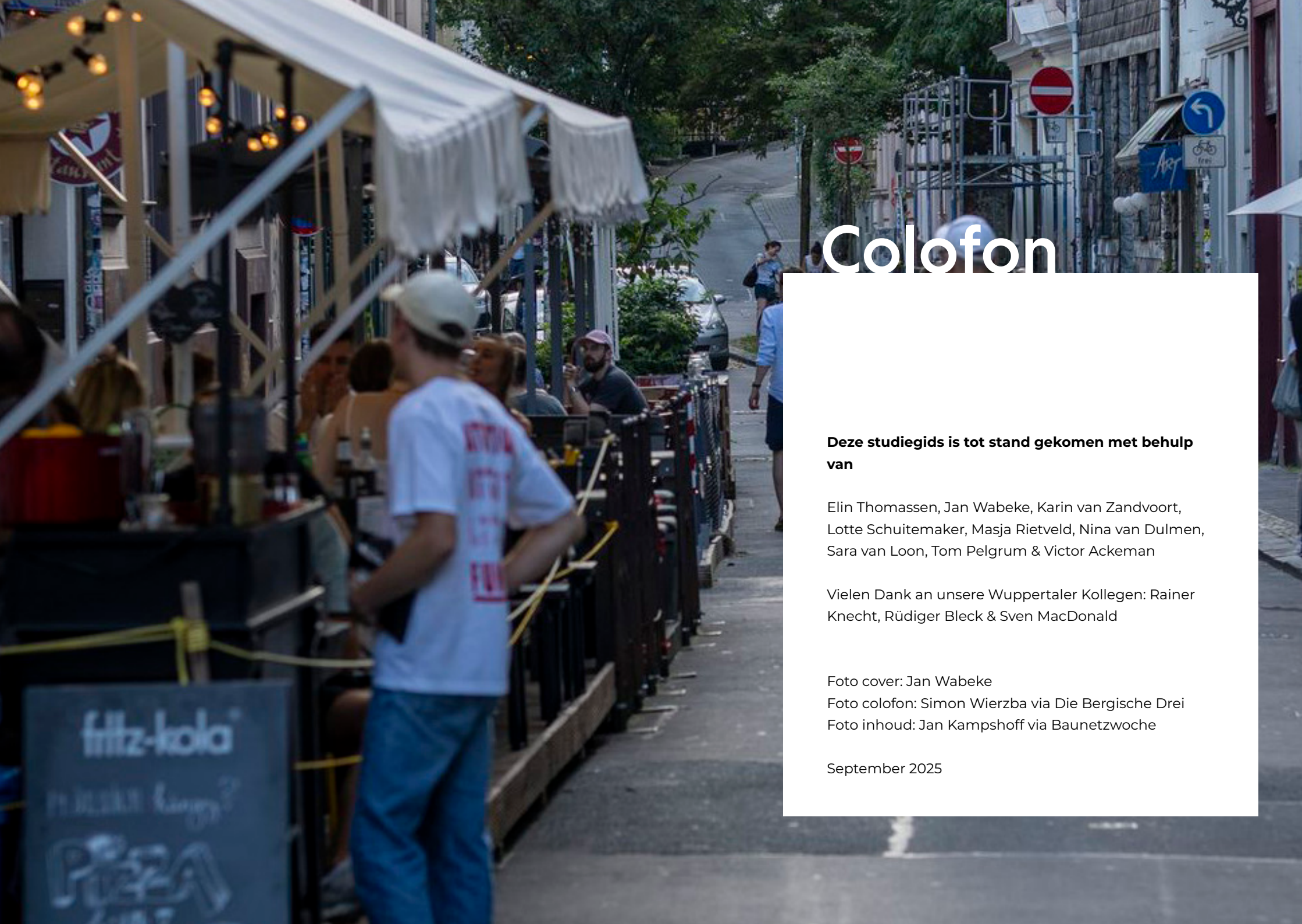
Verandering is de enige constante

Wuppertal,
Hombroich,
Velbert & Essen

Deze gids is van:



GELDERS
GENOOT
SCHAP
stad en land



Colofon

Deze studiegids is tot stand gekomen met behulp van

Elin Thomassen, Jan Wabeke, Karin van Zandvoort,
Lotte Schuitemaker, Masja Rietveld, Nina van Dulmen,
Sara van Loon, Tom Pelgrum & Victor Ackeman

Vielen Dank an unsere Wuppertaler Kollegen: Rainer
Knecht, Rüdiger Bleck & Sven MacDonald

Foto cover: Jan Wabeke

Foto colofon: Simon Wierzba via Die Bergische Drei

Foto inhoud: Jan Kampshoff via Baunetzwoche

September 2025

Inhoud

Inleiding	11.
Onze reis	13.
De stad Wuppertal heeft...	15.
Context Wuppertal	17.
Verdieping Schwebebahn	21.
Programma Dag 1	23.
Verdieping: Stedenbouwkundige ontwikkeling	31.
Programma Dag 2	35.
Programma Dag 3	47.
Extra: Uitgaan	55.
Extra: Deutsch-Niederländisches Wörterbuch für Bauarbeiter	59.
Verdieping: Gentrificatie langs Nordbahntrasse	63.
Extra: Nog meer weten	67.
Extra: Woordzoeker	68.



Raketenstation Hombroich



Wuppertaler Brauhaus



Nordbahntrasse



BOB Campus



Maria Koningin van de
Vredekerk



Margarethenhöhe

Inleiding

Elke twee jaar gaan bestuursleden en medewerkers van het Gelders Genootschap samen op stap naar een bijzondere stad. Daar laten we ons inspireren door hoe men omgaat met de schoonheid van stad en land. Dit jaar gaan we naar een bijzonder boeiende stad: WUPPERTAL. Onderweg bezoeken we het Raketenstation in Hombroich, de betonnen Maria Koningin van de Vredekerk en de tuinstad Margarethenhöhe.

Het thema van deze studiereis is “**Verandering is de enige constante**”. We zullen in Wuppertal ervaren hoe deze stad steeds verandert, maar ook zichzelf blijft. Verleden, heden en toekomst zijn overal tegelijk aanwezig. Een reis over de Schwebebahn voelt als een reis door de tijd. Ook de Schwebebahn zelf, aangelegd in 1900 boven het nog steeds snelstromende water van de Wupper, is tegelijk historisch en futuristisch.

We worden in Wuppertal gastvrij ontvangen door de dienst Städtebau van de gemeente. Wuppertal is een grote stad met een kleinschalig karakter. Het is eigenlijk een aaneenrijging van stadjes en dorpjes langs de Wupper. In die stadjes en dorpjes ontstonden al in de 18de eeuw diverse fabrieken. In

de 19e eeuw veranderden bossen en dorpen in een dicht netwerk van mijnen, fabrieken en spoorlijnen. Terwijl het Ruhrgebied uitgroeide tot centrum van staal en steenkool, ontwikkelde het heuvelachtige Bergische Land zich tot een centrum van textiel- en metaalnijverheid in steden als Wuppertal, Remscheid en Solingen.

De industrialisatie bracht niet alleen machines en gebouwen, maar ook mensen in beweging. Er ontstond een grote vraag naar arbeiders, waardoor ook gastarbeiders naar de regio kwamen. Omdat er nog nauwelijks openbaar vervoer bestond, moesten woningen dicht bij de werkplaatsen liggen. Zo ontstonden sterke sociale tegenstellingen: eenvoudige arbeidershuizen in de dalen vlak naast de fabrieken, en hoger op de hellingen, waar de lucht schoner was, villa's voor fabrikanten en de hogere middenklasse.

Juist in deze omgeving groeide Friedrich Engels op als zoon van een fabrieksdirecteur. Hij zag hoe ongelijkheid het dagelijks leven bepaalde, maar ook hoe nieuwe vormen van solidariteit en samenwerking tussen arbeiders ontstonden, ervaringen die de basis vormden voor zijn invloedrijke geschriften over de arbeidersklasse. Marx en Engels worden vaak in één adem genoemd als grondleggers van het socialisme en het communisme.

“

“We zullen in Wuppertal ervaren hoe deze stad steeds verandert, maar ook zichzelf blijft.”

Onze reis



Wist je dit al?

De stad Wuppertal heeft...



359.000 inwoners

- De grootste bevolkingsgroep zijn vijftigers.
- De stad telt minstens 151 nationaliteiten.



Geografie

- Wuppertal beslaat 168,4 km².
- Wuppertal kent veel hoogteverschillen. Het hoogste punt ligt 350 meter en het laagste punt 100 meter boven zeeniveau. Lekker de kuitjes trainen dus.
- Door het heuvelachtige terrein kent Wuppertal meer dan 500 openbare trappen in de stad
- De rivier de Wupper is 113 kilometer lang en stroomt gedurende 20 kilometer door Wuppertal.



10 stadsdelen en 69 buurten



Schwebebahn

- De Schwebebahn is de oudste hangende monorail ter wereld.
- De Schwebebahn is 13,3 kilometer lang en telt 20 stations.
De Schwebebahn hangt op 12 kilometer hoogte.

Ontdek in de rest van deze reisgids nog meer over Wuppertal. ▶

Context



Wuppertal

Wuppertal ligt in het Bergische Land. Dit heuvelachtige land ontleent zijn naam aan het adellijke geslacht Van Berge (Von Berg), waarvan het stamslot aan de Wupper in Solingen staat. Het hertogdom Berg besloeg op zijn hoogtepunt grote gebieden oostelijk van de Rijn tot binnen onze landsgrenzen.

Het Wupper-dal behoort tot één van de oudste industrieregio's van Duitsland. Het snelstromende water van de rivier de Wupper leverde energie voor het aandrijven van machines. In de buurt waren bossen voor hout en de grond bevatte ijzererts en steenkool. Door deze factoren ontstonden er verschillende werkplaatsen naast de rivier. Waarschijnlijk vestigde de eerste bleekindustrie zich al in 1400 langs de Wupper. Er ontstond een monopolie op het proces om de kwaliteit van linnen garen te verbeteren. In de tweede helft van de 18e eeuw kwamen daardoor verschillende textielbedrijven naar Wuppertal. Vanaf midden 18e eeuw toen de stoommachine werd uitgevonden werden er steeds meer fabrieken gebouwd. In de 19e eeuw groeide de Wuppervallei verder als een belangrijke industriële regio. Het ontstaan van de Schwebbahn onderstreept dit, als een technisch meesterwerk.

“één van de
oudste
industrie-
regio's van
Duitsland..”

Wuppertal kent veel hoogteverschillen. Neue Friedrichstraße, Wuppertal

Bron: Amatori

Wuppertal zoals we dat nu kennen bestaat pas sinds 1929. In 1929 werden de plaatsen Barmen, Elberfeld, Vohwinkel, Cronenberg, Ronsdorf en enkele omliggende dorpen samengevoegd tot de stad Wuppertal. Elberfeld en Barmen waren de grootste stadjes en vormen vandaag de dag het centrum van Wuppertal. De opkomst van de auto vormde een probleem voor de stad, die in het dal was dichtgegroeid. Daarom zijn in de nazi-tijd grootste plannen gemaakt om de stad te moderniseren, o.a. door de architect Albert Speer. De Talstrasse vormde daarin de rode draad. De geallieerden hebben door hun bombardementen de weg vrijgemaakt voor de aanleg van deze verkeersweg na de tweede wereldoorlog. De historische stads- en dorpskernen, die onder in het dal lagen, zijn daarom niet meer volledig opgebouwd.

Nu bijna 100 jaar later maakt de stad opnieuw een grote verandering door. De textielindustrie liet Wuppertal niet alleen de zweeftrein en het enorme Schauspielhaus na, maar ook de monumentale wijken, fabrieken en werkplaatsen uit de periode 1880-1920 (Gründerzeit) die langs de rivier en op de heuvels verweven liggen.

In de 19e eeuw
groeide de
Wuppervallei verder
als een belangrijke
industriële regio.
met voornamelijk
textielindustrie
Bron: Museum
Industriekultur
Wuppertal



Gemeenschaps-
gerichte
stadsontwikkeling
is belangrijk in
Wuppertal
Bron: Wuppertaler
Rundschau

Het eigendom is net zo versnipperd als de bebouwing. Dalende bevolkingsaantallen, toenemende leegstand en hoge schulden – jarenlang leek het alsof de stad van de radar verdween. Maar nu hoor je dat Wuppertal het nieuwe Berlijn is. Er zijn inderdaad parallellen: de multicentrische stedelijke structuur, de meertaligheid, de graffiti op de gebouwen, de levendige culturele scene en de geëngageerde stadsgemeenschap.

In Wuppertal hebben vrijwilligers, clubleden, ondernemers, een gemeenschapsgerichte stichting en het stadsbestuur de handen ineengeslagen om voormalige spoorlijnen, leegstaande fabrieken en monumentale panden uit de Gründerzeit te transformeren en zo meerwaarde te creëren voor de gemeenschap. De verhalen van Utopiastadt en de BOB Campus laten zien hoe gemeenschapsgerichte stadsontwikkeling mogelijk is ondanks krappe gemeentelijke budgetten en de waarde van de gebouwen in deze voormalige textielstad. Hoog tijd om Wuppertal te bezoeken!

“Wuppertal
is het nieuwe
Berlijn.”

Schwebebahn: zwevend door Wuppertal

Al vóór de samenvoeging van de dorpen tot Wuppertal werden ze verbonden door een uniek vervoerssysteem: de Schwebebahn. Door de industrie was er behoefte aan een efficiënt transportsysteem voor zowel goederen als mensen. Door de beperkte ruimte in de stad kon alleen boven de rivier de Wupper een spoorbaan worden aangelegd.

De Schwebebahn is gebaseerd op een hangbaansysteem bedacht door Carl Eugen Langen (1833–1895). De 470 stalen dragers lijken kleine versies van de Eiffeltoren. Na een succesvolle testbaan van 400 meter werd de 13,3 km lange zweefbaan in drie fases gebouwd. In 1901 opende het eerste deel voor publiek, en in 1903 was de hele lijn met 26 rijtuigen en 18 tussenstations klaar. Kaiser Wilhelm II maakte een rit in de beroemde Kaiserwagen ter ere van de opening.

De Schwebebahn werd al snel een groot succes en vervoerde in 1925 meer dan 20 miljoen passagiers. Ondanks schade tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de baan snel hersteld en is sinds 1997 als monument beschermd. Vandaag de dag functioneert de Schwebebahn nog steeds als belangrijk vervoermiddel en symbool van Wuppertals innovatieve industriële geschiedenis.

“

“Schwebebahn;
symbool van
innovatieve
industriële
geschiedenis.”



Schwebebahn rond 1905 : Bergische VHS

Een van de bekendste gebeurtenissen uit de geschiedenis is de rit van Tuffi. In 1950 bracht het beroemde circus Franz Althoff een bezoek aan Wuppertal. Ter promotie van het circus leek het de directeur een goed idee om de Indische olifant Tuffi een rit met de Schwebebahn te laten maken. Het dier raakte tijdens de rit echter in paniek en sprong door een van de ruiten van de wagon heen. De olifant viel daarbij 12 meter naar beneden in de rivier de Wupper. Wonderbaarlijk genoeg raakte de olifant daarbij slechts lichtgewond. Het voorval werd wereldnieuws

Programma

Dag 1

We beginnen de dag vroeg, want er staat een afwisselend programma op ons te wachten. Na vertrek met de bus maken we onderweg een korte stop voor een traditionele Duitse Kaffee mit Kuchen in Duisburg. Daarna zetten we koers naar het bijzondere Raketenstation Hombroich. Hier ervaren we hoe kunst, architectuur en natuur op een unieke manier samenkomen. Tijdens de rondleiding letten we vooral op de herbestemming van een voormalig militair terrein tot cultureel centrum.

Na een gezamenlijke lunch bij het Altes Bootshaus nabij Hombroich reizen we door naar Wuppertal. Daar checken we in bij het hotel en maken we kennis met het Schwebodrom, een museum dat de iconische zweefbaan van de stad tot leven brengt. Het bezoek vormt een ideale voorbereiding om de betekenis van dit bijzondere vervoermiddel in de stadsgeschiedenis te begrijpen.

's Avonds genieten we samen van een informeel diner in het Wuppertaler Brauhaus, gevestigd in een voormalig overdekt stadsbad. Daarna is er nog ruimte voor een vrij programma: een mooie gelegenheid om Wuppertal bij nacht te verkennen. Bijvoorbeeld het Luisenviertel; een historische uitgaanswijk in het stadsdeel Elberfeldt (nabij ons hotel).

Meer tips verderop in deze gids.



Wat, waar en hoelaat?

8.00 uur	Vertrek met bus vanaf kantoor
8.30 uur	Vertrek met bus vanaf Burgerking Zevenaar
10.00 uur	Koffiepauze met lekkers bij Dobbelstein (Sonnenwall 8, Duisburg)
10.30 uur	Met de bus naar Raketenstation Hombroich
11.30 uur	Rondleiding Raketenstation
13.00 uur	Lunch bij Altes Bootshaus
14.00 uur	Met de bus naar Wuppertal
15.00 uur	Inchecken Hotel Vienna House Easy
15.30 uur	Op eigen gelegenheid naar museum Schwebodrom (Werth 96, Wuppertal-Barmen)
	Schwebebahn: halte Wuppertal Ohligsmühle (500 meter van hotel) – halte Wuppertal Werther Brücke (richting Ober Barmen)
16.00 uur	Schwebodrom
17.00 uur	Vrij programma
18.00 uur	Informeel diner bij Wuppertaler Brauhaus (Kleine Flurstrasse 5) (500 meter van het Schwebodrom)
21.00 uur	Vrij programma



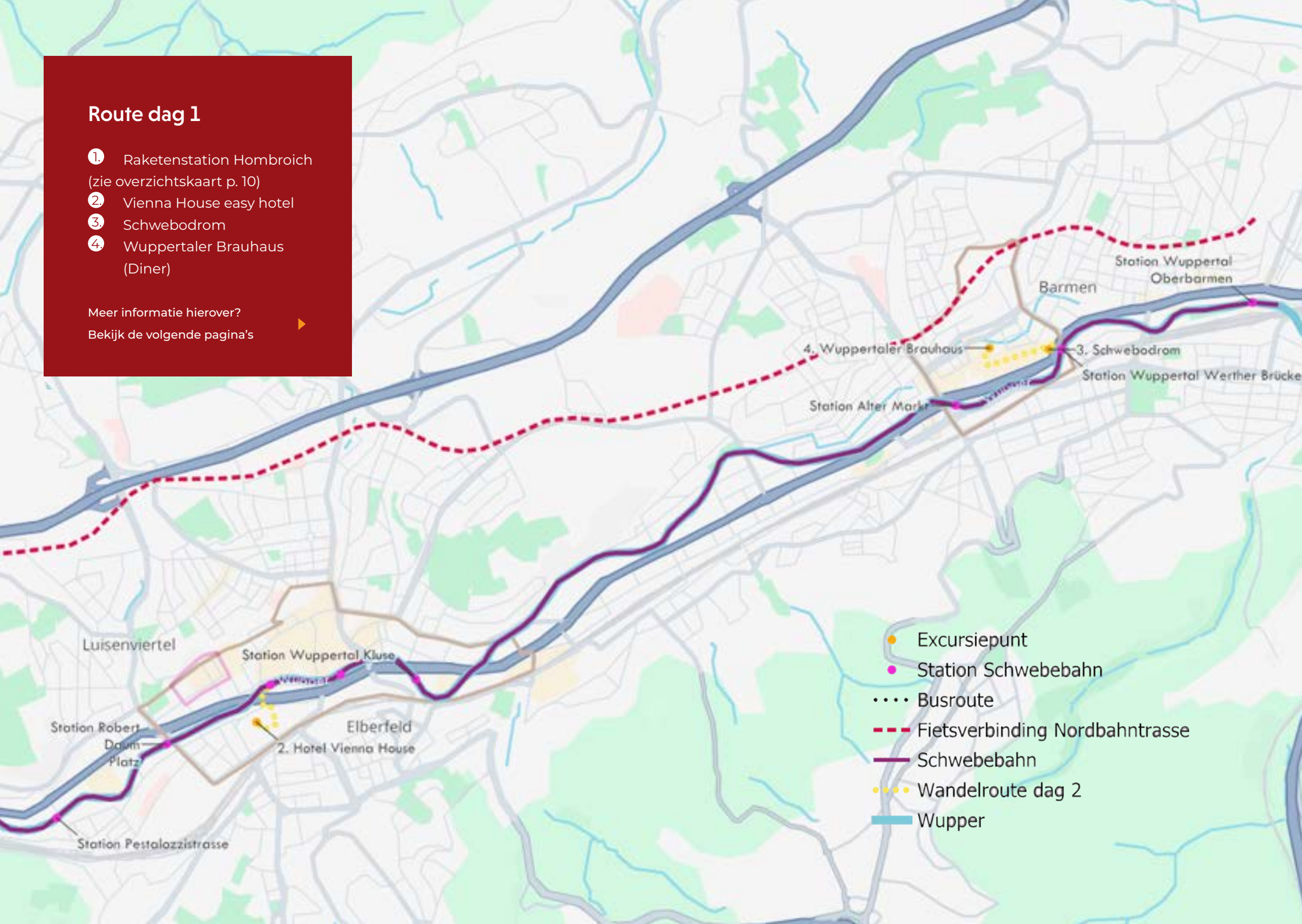
“In het hotel bestaat de mogelijkheid om een borrel te drinken.”

Route dag 1

1. Raketenstation Hombroich
(zie overzichtskaart p. 10)
2. Vienna House easy hotel
3. Schwebodrom
4. Wuppertaler Brauhaus
(Diner)

Meer informatie hierover?

Bekijk de volgende pagina's



- Excursiepunt
- Station Schwebebahn
- Busroute
- Fietsverbinding Nordbahntrasse
- Schwebebahn
- ... Wandelroute dag 2
- Wupper



Raketenstation. Bron: Stiftung Insel Hombroich

1. Raketenstation

Van militair terrein tot creatief centrum.

Onze reis begint bij het Raketenstation in Holzheim, onderdeel van Museum Insel Hombroich. Dit bijzondere museumpark werd ontwikkeld door kunstverzamelaar Karl-Heinrich Müller, die een alternatief zocht voor het traditionele museum. Hier komen kunst, architectuur en natuur samen in een open landschap. Het Raketenstation zelf heeft een heel andere oorsprong: het was ooit een NAVO-basis met kruis- en luchtafweerraketten. Nadat Müller het terrein in 1994 verwierf, werden de voormalige militaire gebouwen omgevormd tot plekken voor kunst en experiment. De ontwerpen die voor dit project werden gemaakt, kregen internationale aandacht op de 6e architectuurbiënnale van Venetië. Een hoogtepunt is het tentoonstellingsgebouw van de Langen Foundation (2004), ontworpen door de Japanse architect Tadao Ando. Tegenwoordig is het Raketenstation een broedplaats waar kunstenaars, componisten, wetenschappers en schrijvers samenkomen. Een plek die symbool staat voor transformatie: van

een gesloten militaire basis naar een open centrum van creativiteit en verbinding.

2. Vienna House easy hotel

Ons hotel is te vinden in het hart van Wuppertal. Het stadscentrum en uitgaansgebied zijn slechts op een paar minuten lopen. Maar ook in het hotel is een fijne informele bar (Schwebelbar) waar cocktails en Duitse bieren geschonken worden. Vanaf het naastgelegen terras is er prachtig uitzicht over over de stad in het dal van de Wupper.

Door ons verblijf in het Vienna House Easy hotel krijgen we ook automatisch gratis toegang tot het nabij gelegen zwembad Schwimmoper. Al van buiten is de Schwimmoper een indrukwekkend gebouw met zijn hoge, bijna vrij zwevende buitenmuren. Gebouwd in de jaren 1950 en vandaag de dag een prachtig voorbeeld van de bouwstijl van die tijd. Het zwembad dankt zijn naam aan de inwoners van Wuppertal. Na de oorlog kon men lange tijd niet kiezen: moest er op deze plaats een overdekt zwembad komen, of een nieuw gebouw voor de in de oorlog verwoeste Opera? De keuze viel uiteindelijk op het zwembad. Tot 2019 heette het gebouw overigens gewoon het Stadtbad, maar tegenwoordig is ook de officiële naam 'Schwimmoper'.

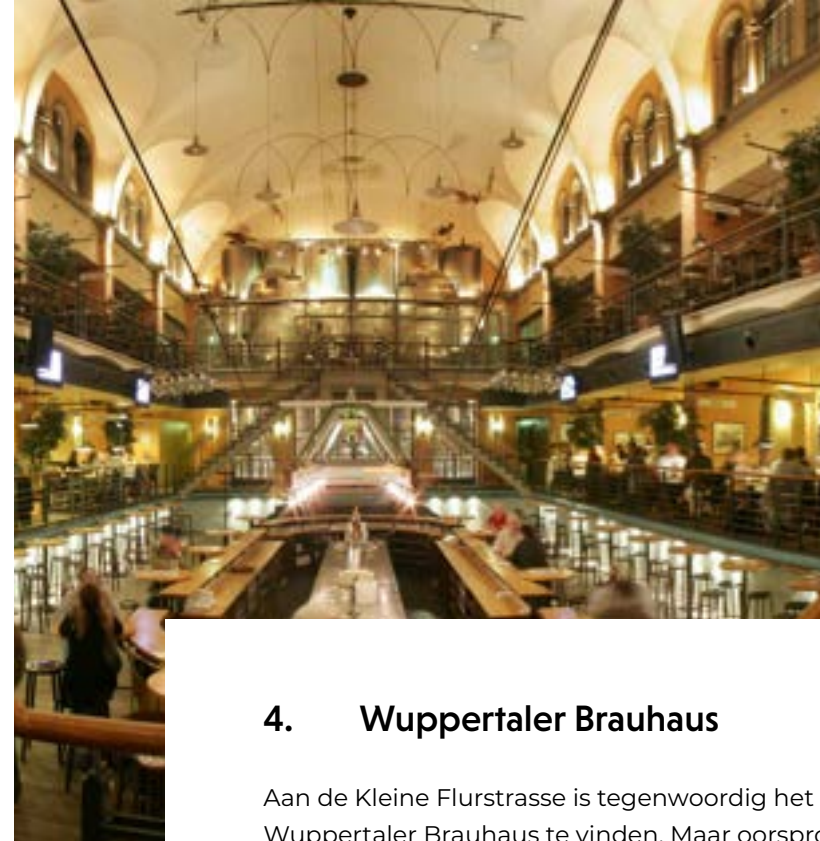
Terras bij het hotel met
zicht over Wuppertal
Bron: Wyndham hotels



3. Schwebodrom

De Schwebebahn is de belangrijkste verbinding in Wuppertal. Wie meer wilt weten over de geschiedenis van de Schwebebahn brengt een bezoek aan Schwebodrom. Dit interactieve museum toont het ontstaan van de zweeftrein en de ontwikkeling door de jaren heen. Middels een virtual-reality belevenis kan je terug naar het jaar 1929 en ervaren hoe het gevoeld moet hebben om toen in de Schwebebahn plaats te nemen.

Beleef in museum Schwebodrom de Schwebebahn alsof het 1929 is
Bron: Wuppertaler Rundschau



Het Wuppertaler Brauhaus was vroeger een zwembad. Het centraal gelegen mannenbad dient nu als bar..
Bron: Naturpark Bergisches Land

4. Wuppertaler Brauhaus

Aan de Kleine Flurstrasse is tegenwoordig het Wuppertaler Brauhaus te vinden. Maar oorspronkelijk is dit pand in 1881/1882 gebouwd als een van de eerste overdekte zwembaden in Pruisen. Het pand bevat een sprekende baksteenarchitectuur. Centraal in het pand was een mannenbad gelegen, daaromheen was op zowel de eerste als tweede verdieping een galerij aanwezig. In de halfronde uitbouw aan de westzijde van het gebouw, waar nu de hoofdingang zit, konden de vrouwen zich in het water vermaken. Destijds was het niet gebruikelijk dat alle woningen een eigen badkamer hadden. Het zwembad was dus ook vooral een plek voor persoonlijke hygiëne. Helaas moest het zwembad in 1993 de deuren sluiten, het was niet winstgevend genoeg meer. Na een uitgebreide restauratie werd in 1997 het Wuppertaler Brauhaus geopend in het pand. Het centraal gelegen mannenbad dient nu als bar.

Stedenbouwkundige ontwikkeling Wuppertal

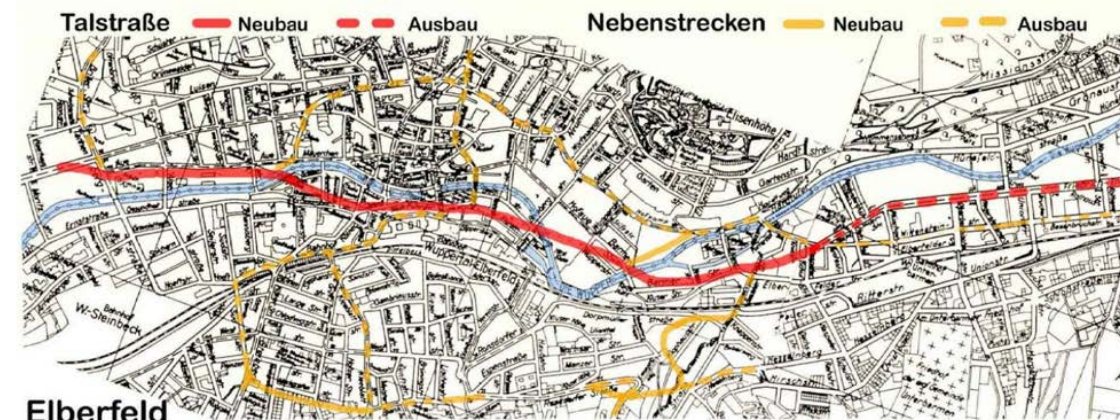
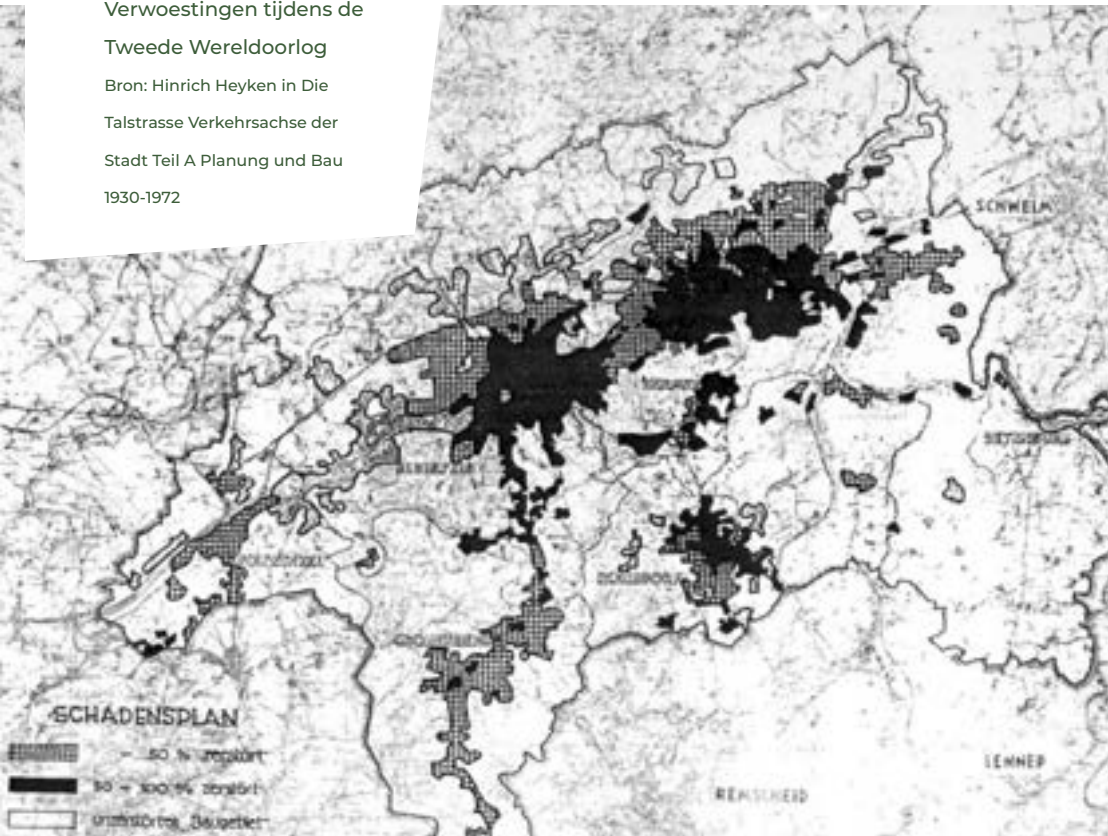
Wuppertal draagt de littekens van de Tweede Wereldoorlog nog steeds met zich mee. Tussen 1940 en 1945 werd ongeveer 40% van de stads- en industriebebouwing vernietigd, waardoor de stad tot de zwaarst getroffen steden van Duitsland behoorde. Het meest ingrijpend was de aanval in de nacht van 29 op 30 mei 1943: 719 vliegtuigen lieten 1700 explosieven en 280.000 brandbommen los, met een verwoestende vuurstorm tot gevolg. Na 1945 begon de stad aan een snelle wederopbouw. In tegenstelling tot veel andere steden koos Wuppertal er niet voor om het centrum volledig in oude stijl te herstellen, maar legde de nadruk op infrastructuur en modernisering. Het resultaat is een centrum met een eclectisch architectonisch karakter.

Al in de 19e eeuw, toen Wuppertal zich tot een industriële regio ontwikkelde, was er behoefte aan woningen voor arbeiders dichtbij de fabrieken. Het dichtbevolkte dal bood weinig ruimte voor uitbreiding, maar tussen 1849 en 1891 zorgde de aanleg van het spoornet voor betere bereikbaarheid en groeimogelijkheden. Met de opkomst van de auto in de 20e eeuw veranderden de mobiliteitsbehoeften echter drastisch. Smalle straatjes in de heuvels maakten het lastig om verkeer te regelen. Toen de dorpen werden samengevoegd tot Wuppertal, werd het verbeteren van de verkeersstructuur een belangrijk speerpunt in de stedelijke planning. Er ontstond behoefte aan een rondweg en een brede verkeersader door de vallei.

Verdieping

De verwoestingen tijdens de Tweede Wereldoorlog boden onverwachte kansen: de heropbouw kon een nieuw stedelijk stratenpatroon en een modern mobiliteitsnet integreren. De aanleg van de Talstraße, een centrale dalweg, werd een sleutelfase in de stedelijke herontwikkeling. Hoewel gepland voor tien jaar, duurde de bouw uiteindelijk ruim twintig jaar en liepen de kosten vier keer hoger uit dan de oorspronkelijke 50 miljoen mark. Al snel ontstonden discussies over geluidsoverlast en het verlies van historische stadscentra. In 1985 werd daarom gekeken naar aanpassingen, met als doel voetgangers meer ruimte te geven en het openbaar vervoer te verbeteren.

Verwoestingen tijdens de
Tweede Wereldoorlog
Bron: Hinrich Heyken in Die
Talstrasse Verkehrsachse der
Stadt Teil A Planung und Bau
1930-1972



Elberfeld
Planung der Talstraße 1947/50



Berliner Straße 1988



nach dem Umbau 1992

Een van de belangrijkste knelpunten in de stadsontwikkeling was de Döppersberg, waar het centraal station en de halte van de Schwebebahn samenkomen. Verschillende herontwikkelingsplannen passeerden de revue, van een dubbeldekkerbusstation aan de rivier tot een glazen 'sigaar' boven de sporen. Uiteindelijk viel de keuze op een busstation naast het centraal station met een verlaagde autoweg. De werkzaamheden begonnen in 2011 en werden afgerond in 2017, waarmee een belangrijk hoofdstuk in de moderne stedenbouw van Wuppertal werd voltooid.



Meer weten over de ontwikkeling van de infrastructuur van Wuppertal? Het document Die Talstrasse – Verkehrsachse der Stadt geeft meer inzicht in de bouwgeschiedenis!

Programma

Dag 2

Na een stevig ontbijt duiken we in de stadsgeschiedenis met een ontvangst in het stadhuis van Barmen. Vervolgens ontdekken we de Nordbahntrasse, waar oude spoorlijnen nieuw leven kregen, en nemen we een kijkje bij de creatieve broedplaats BOB Campus.

Na de lunch in Elberfeld gaat de route verder langs de Wiesenwerke en Utopiastadt, twee inspirerende voorbeelden van hoe industrieel erfgoed verandert in bruisende ontmoetingsplekken. We ronden de dag af met een sfeervol diner bij restaurant Al Howara, gevestigd in een voormalige fabriek, waarna er nog tijd is om Wuppertal bei Nacht te verkennen.

Wat, waar en hoelaat?

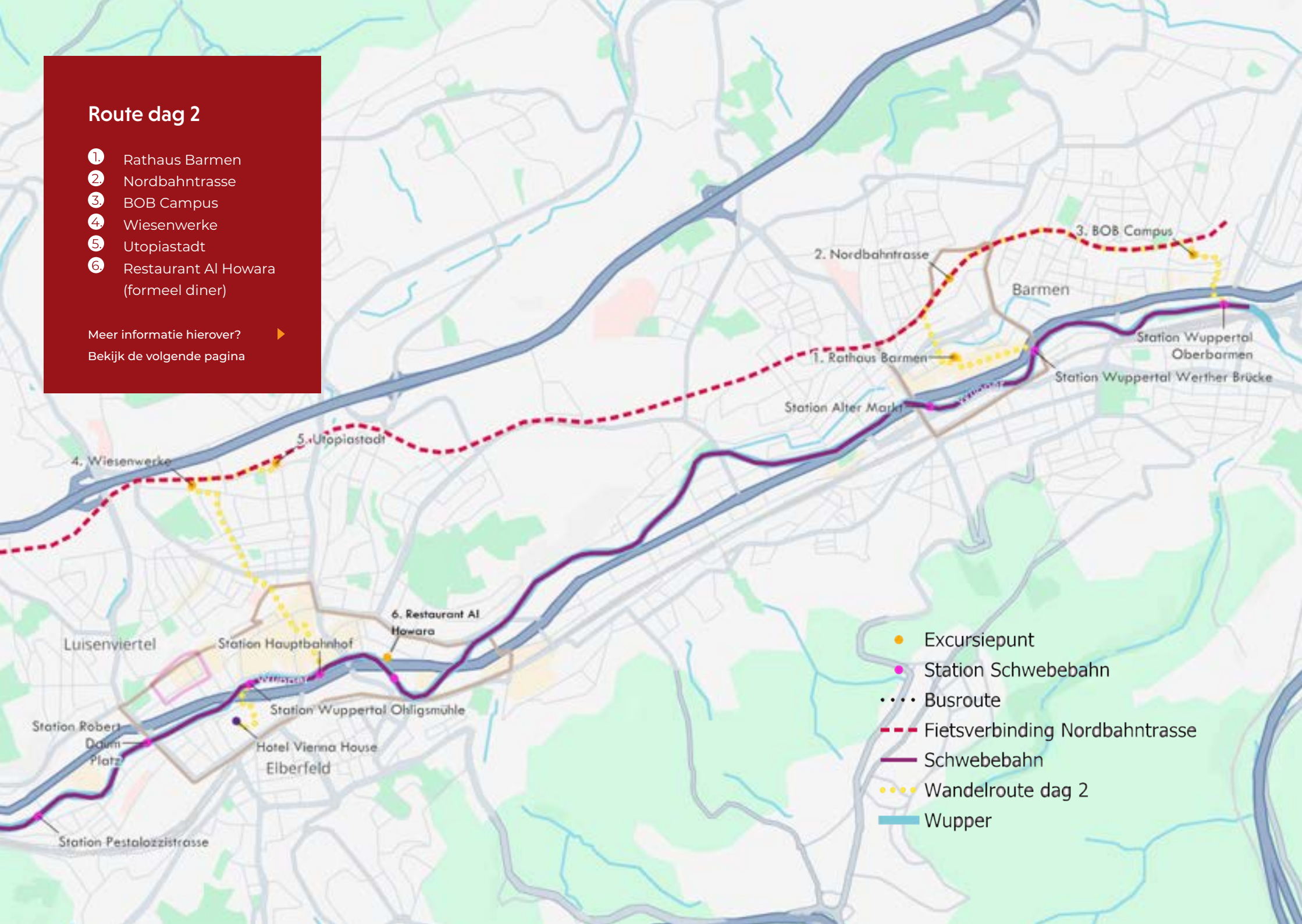
6.30 uur	Ontbijt bij het hotel tot 8 uur
8.30 uur	Op eigen gelegenheid naar stadhuis Barmen (Johannes-Rau-Platz 1) Schwebbahn: halte Wuppertal Ohligsmühle (500 meter van hotel) – halte Alter Markt (richting Ober Barmen)
09.00 uur	Welkom op het stadhuis van Barmen met koffie door Rüdiger Bleck Hoofd stadsontwikkeling en stedenbouw
10.00 uur	Wandeling over de Nordbahntrasse. Sven MacDonald, afdelingsleider stadsontwikkeling, is de rest van de dag onze gids.
11.00 uur	Bezoek BOB Campus (Max-Planck-Straße 19)
12.30 uur	Op eigen gelegenheid transfer met naar Wuppertal centraal (22 minuten) Reisplanning: 7 minuten lopen naar halte Wuppertal-Oberbarmen, 15 minuten Schwebbahn naar halte Wuppertal Hbf (richting Vohwinkel) Wandelen naar Wiesenwerke - 1,5 km via binnenstad Elberfeld (15 minuten) (of bus) Lunch op eigen gelegenheid in binnenstad Elberfeld
14.15 uur	Bezoek aan de Wiesenwerke (Wiesenstraße 118-120)
16.00 uur	Bezoek aan Utopiastadt en het treinstation van Mirker (Mirker Str. 48)
17.15 uur	Wandelen naar hotel en opfrissen en omkleden Wandelen naar hotel (25 minuten) of bus (625, 635, 645) Wandelen naar restaurant (15 minuten) of Schwebbahn naar halte Wuppertal Kluse (richting Ober Barmen)
19.00 uur	Formeel diner bij Restaurant Al Howara (Bembergstrasse 20)
21.30 uur	Vrij programma

Route dag 2

1. Rathaus Barmen
2. Nordbahntrasse
3. BOB Campus
4. Wiesenwerke
5. Utopiastadt
6. Restaurant Al Howara
(formeel diner)

Meer informatie hierover? ►

Bekijk de volgende pagina





Stadthuis van Barmen - Bron: Fotowuppertal on Deviantart

1. Stadthuis van Barmen

Sinds 1929 vormen onder andere de voormalige steden en dorpen Barmen, Elberfeld, Vohwinkel, Cronenberg, Ronsdorf samen de stad Wuppertal. Het samengestelde bestuur van deze nieuw gevormde stad moest één van de aangesloten dorpen en steden kiezen om het ambtelijke apparaat te installeren – maar waar? Het bestuur van Elberfeld nam in 1900 al een neogotisch en prestigieus statussymbool als stadhuis in gebruik. Het naastgelegen Barmen kon hier niet aan onder doen. Gevoed door wedijver en het feestelijke 100 jarig bestaan van de stadsrechten van Barmen werd

in 1908 de eerste steen van een nieuw stadhuis gelegd. Door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog en ontstane financiële problemen vertraagde de bouw. Het gebouw werd uiteindelijk op 25 april 1921 geopend. Het nieuwe Barmense stadhuis, ontworpen door architect Karl Roth, is opgetrokken in neoclassicistische stijl op een u-vormige plattegrond. Het werd in 1929 op basis van de beschikbare vierkante meters gekozen als stadhuis voor de nieuwe stad Wuppertal.

Het u-vormige stadhuis omsluit het Johannes Rau plein. Het stadsplein is sinds 2006 vernoemd naar de geboren en getogen Wuppertaler Johannes Rau – een welbekende politicus voor Wuppertal, Noordrijn-Westfalen en Duitsland. Sinds 1957 was Rau lid van de Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD). In 1969 werd Rau benoemd tot burgemeester van Wuppertal, dit bleef hij één jaar. In 1978 werd hij minister-president van Noordrijn-Westfalen en bleef dat tot 1998. Van 1999 tot 2004 was Rau de achtste bondspresident van Duitsland. Met het overlijden van de 75-jarige Johannes Rau in 2006 werd het stadsplein omgedoopt tot het Johannes Rau plein. Het stadhuis en het plein is daarmee niet alleen de ambtelijke verbinding tussen de verschillende dorpen en steden, maar ook de symbolische verbinding die Wuppertal aan de regio bindt.

Bij het stadhuis worden we ontvangen door Rüdiger Bleck, hoofd stadsontwikkeling en stedenbouw en Sven MacDonald. Sven neemt ons vandaag mee naar verschillende interessante plekken in Wuppertal. Hun collega Rainer Knecht kon er vandaag helaas niet bij zijn maar heeft de basis gelegd van ons programma.

2. Nordbahntrasse

Aan het eind van de 19e eeuw werden de Rijnspoorlijn (route 2423) en de Kolenspoorlijn (route 2713) door de Wuppervallei aangelegd. Met tunnels en viaducten maakten ze het heuvelachtige, bosrijke gebied bereikbaar: de Rijnspoorlijn voor personenvervoer van Düsseldorf naar Dortmund, de Kolenspoorlijn voor kolentransport van Hattingen naar Wuppertal. Beide lijnen zijn ruim een eeuw gebruikt, totdat de krimp van de industrie en nieuwe spoorlijnen hun functie overbodig maakten; in 1991 werden ze gesloten.

Eind 2005 werd het idee geboren om de verlaten spoorlijnen om te vormen tot een wandel- en fietsroute om bewoners zonder onderbrekingen met elkaar- maar ook met de natuur te kunnen verbinden. Dankzij burgerinitiatieven, donaties en bijdragen van lokale bedrijven kon het project in 2009 van start, en in 2014 werd de route geopend. Sindsdien verbindt de Nordbahntrasse niet alleen wijken en natuur, maar ook getransformeerde industriële complexen die nu dienstdoen als sociale en culturele hotspots. In 2015 werd het project beloond met de Duitse Fietsprijs voor infrastructuur.

Nordbahntrasse
Bron: reisroutes.be



BOB campus
Bron: Klaus Englert,
Frankfurter
Allgemeine Zeitung

3. BOB Campus

Aan het oostelijke einde van de Nordbahntrasse ligt de BOB Campus, een voormalig textielfabrieksterrein dat door de Montag Stiftung Urbane Räume is getransformeerd via een participatief proces. De woningen zijn herbestemd en er is een bijzondere publieke buitenruimte ontstaan, met een terrasvormige tuin van 13 meter hoog waar buurtbewoners kunnen tuinieren.

De gebouwen op het terrein stammen uit verschillende periodes. Raumwerk Architekten transformeerde onder meer twee arbeiderswoningen tot sociale huurwoningen en gaf het fabrieksgebouw uit de jaren '70 een nieuw leven als buurthuis, bibliotheek, kantoren, kinderdagverblijf en werkplaatsen voor de school. Dankzij een lichte, transparante gevel en een open trap oogt het pand modern en uitnodigend, terwijl oudere loodshallen en woongebouwen het industriële karakter behouden.

“

“In 2025 won de BOB Campus de Deutschen Städtebaupreis.”

In 2025 won de BOB Campus de Deutschen Städtebaupreis vanwege de succesvolle stedelijke herontwikkeling, het behoud van historisch erfgoed en het participatieve ontwerpproces.

4. Wiesenwerke

Langs het fietspad van de Nordbahntrasse valt de Wiesenwerke meteen op. Het gebouw was vroeger een Gold-Zack-fabriek, waar elastiekjes, bretels en jarretels werden geproduceerd – een passende herinnering aan Wuppertals textielverleden. De Wiesenwerke wordt momenteel ontwikkeld met financiën van de Montag Stiftung Urbane Räume. Deze stichting zoekt manieren om oude fabrieksgebouwen een nieuw leven te geven middels een passende exploitatie. De buurt speelt daarin altijd een belangrijke rol: een gezamenlijk proces met huidige huurders, omwonenden, lokale belanghebbenden, de wetenschap, de politiek en het stadsbestuur. De transformatieprojecten worden daarmee vanuit de maatschappij gedragen. De voormalige furniturenfabriek is door de stichting getransformeerd tot een plek voor theater, museum, boulderen en kantoren. Met extra buurtpleinen en tuinen moet de Wiesenwerke een centrum worden voor werk, cultuur, beweging en ontmoeting.

“

“Een passende
herinnering
aan
Wuppertals
textiel-
verleden.”



Wiesenwerke
Bron: Bösl + Eck Architekten



Utopiastadt - Bron: Der Blog der Sparkasse Wuppertal

5. Utopiastadt

Meer ten westen aan de spoorlijn Nordbahntrasse is Utopiastadt gelegen. Deze culturele broedplaats is gevestigd in het voormalige station Wuppertal-Mirke uit 1882. Het creatieve netwerk Utopiastadt werd in 2011 opgericht. Een van de hoofddoelen was om het stationsgebouw van verval te redden. Sinds 2011 wordt het station geleidelijk gerenoveerd. De eersteklas wachtkamer is daarbij in volle glorie hersteld. Bijzonder aan de renovatiewerkzaamheden is dat deze door de maatschappij gedragen wordt. Ruim 200 vrijwilligers zetten zich in voor Utopiastadt.

In 2018 werd er nog een groot stuk buitenruimte aangekocht. Daarmee is Utopiastadt een plek geworden voor gezamenlijke vooruitgang, stadsontwikkeling en maatschappelijke betrokkenheid. Het is een plek waar creatievelingen samen kunnen komen en waar verschillende evenementen, symposia en concerten georganiseerd worden. Dit alles terwijl het station verder gerenoveerd wordt.

6. Restaurant Al Howara

Aan de Hofaue werd in 1883 de Baumsche Fabrik geopend. Honderden naaisters werkten hier in een van de eerste bedrijven die massaal kleding produceerden. Het adres was destijds zo bekend dat brieven met enkel “von Baum, Hofaue, Duitsland” hun weg probleemloos vonden. Nadat zowel de fabriek als de ontwerpers van de Universiteit van Bergisch Gladbach waren vertrokken, raakte het terrein in verval. In de afgelopen jaren kreeg het echter een nieuwe bestemming: de oude fabriek bruist weer van leven. In een deel van het complex bevindt zich nu restaurant Al Howara, waar we in een historisch decor gaan genieten van Syrische en oosterse gerechten.



Restaurant Al Howara
Bron: Al Howara

Programma

Dag 3

Na het ontbijt vertrekken we naar Neviges, waar we de indrukwekkende bedevaatskerk Maria Koningin van de Vrede bezoeken. Dit brutalistische meesterwerk van Gottfried Böhm rijst als een betonnen gebergte boven het dorp uit en verrast binnen als een grot vol licht.

Na een korte koffiepauze gaat de reis verder naar Essen. Hier verkennen we de Margarethenhöhe, een van Europa's belangrijkste tuinvijken, ontstaan uit de sociale hervormingsgedachte van de familie Krupp. Tijdens een kleine speurtocht door de wijk ontdekken we bijzondere plekken en architectonische details, waarna we samen lunchen in de Orangerie van het Grugapark.

In de middag keren we terug richting Arnhem, met een tussenstop in Zevenaar.



“Vandaag staat in het teken van een brutalistisch meesterwerk en een van Europa's belangrijkste tuinvijken.”



Maria Koningin van de Vredekerk, 1976

Bron: grevenarchivdigital.de
Inge und Arved von der Ropp

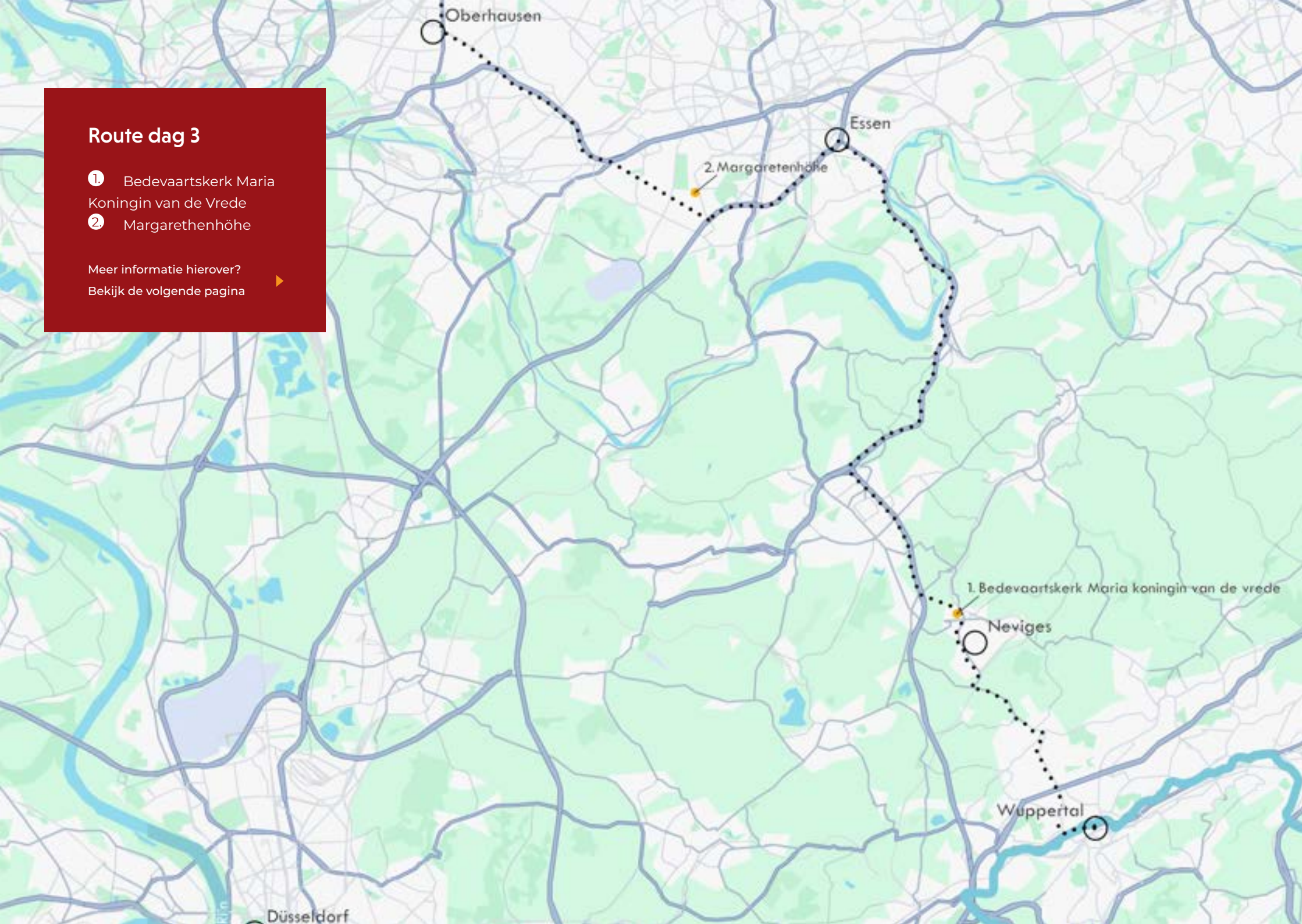
Wat, waar en hoelaat?

Vanaf 6.30 uur	Ontbijt
08.30 uur	Vertrek met bus naar Neviges
09.15 uur	Vrij bezoek aan Bedevaatskerk Maria Koningin van de Vrede met mogelijkheid koffie op eigen gelegenheid: Cafe Tramonto, Backtreff, Hani's Eiscafé, Eiscafé San Remo, Café Edelweiss
10.15 uur	Met de bus naar Essen
11.15 uur	Rondlopen Margarethenhöhe en Orangerie Gruga park (met speurtocht)
12.00 uur	Lunch Orangerie Grugapark
13.30 uur	Vertrek richting Zevenaar
15.00 uur	Tussenstop Zevenaar
15.45 uur	Eindpunt Gelders Genootschap

Route dag 3

1. Bedevaartskerk Maria Koningin van de Vrede
2. Margarethenhöhe

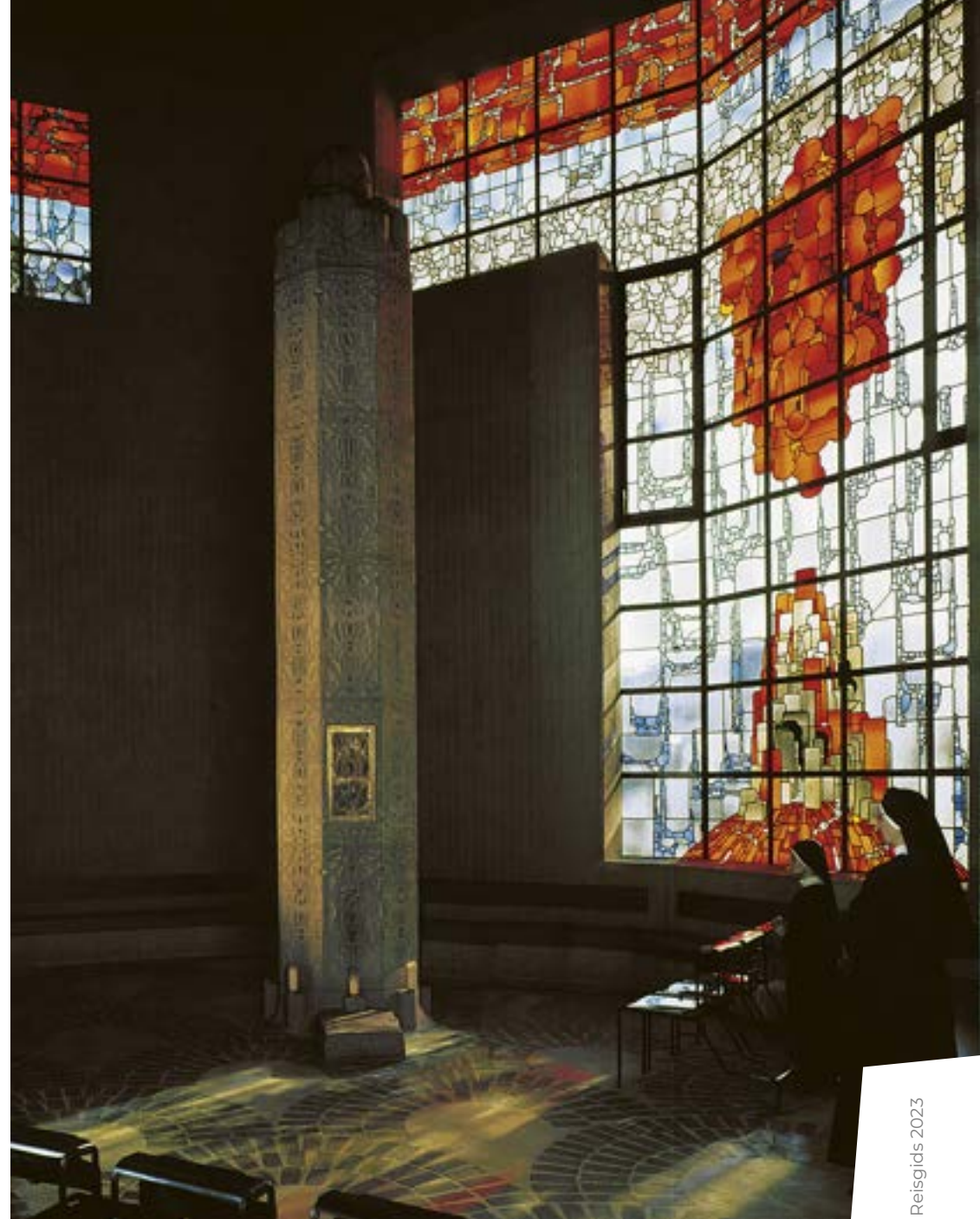
Meer informatie hierover?
Bekijk de volgende pagina



Programma

1. Bedevaartskerk Maria koningin van de vrede

De Maria Koningin van de Vredekerk is gelegen in Velbert-Neviges en wordt ook wel de Mariadom genoemd. De kerk werd in de jaren 1963-1972 gebouwd naar ontwerp van de architect Gottfried Böhm en is een belangrijk bedevaartsoord. De kerk is een typisch voorbeeld van brutalistische architectuur. Opvallend is de sculpturale vorm van het pand welke op een hoger gelegen plek in het dorp is gebouwd. Door het materiaalgebruik van gewapend beton en de hoogte van 30 meter oogt de kerk van buitenaf massief; als een betonnen gebergte dat boven het dorp uitrijst. Het is een baken in het landschap. Van binnenuit kan de kerk ervaren worden als een grot, waarbij de kracht van het licht ervaren wordt. Pas hier wordt de omvang van de kerk zichtbaar. De kerk bevat 6000 plaatsen en is daarmee de op na grootste kerk van het aartsbisdom, enkel de dom van Keulen is groter. Architect Böhm ontving in 1986 de Pritzker Price, de hoogste onderscheiding op het gebied van architectuur.



Maria Koningin van de Vredekerk, 1976

Bron: grevenarchivdigital.de Inge und Arved von der Ropp



Het Gasthaus zur Margarethenhöhe is nog steeds een hotel. Bron: Kulturlinie 107

2. Margarethenhöhe

De Margarethenhöhe in Essen, gebouwd tussen 1909 en 1938, geldt als een van de belangrijkste tuindorpen van Europa. Dit 'wonen in het groen' weerspiegelt de sociale hervormingsgedachte van de vroege 20e eeuw, vaak geïnitieerd door filantropische industriëlen en vooruitstrevende gemeentebesturen. Het project werd mogelijk gemaakt door Margarethe Krupp (1854–1931), die in 1906 de Margarethe Krupp Stichting oprichtte en grond en kapitaal schonk om aantrekkelijke woningen te realiseren in het zwaar geïndustrialiseerde Ruhrgebied. In 1907 voegde ze nog een groene bufferzone toe. De wijk telt 3092 woningen in 935 gebouwen en wordt nog altijd door de stichting beheerd. Belangrijke architectonische punten zijn de Kleinen Markt (centrale plein met Italiaanse invloeden), de Steile Strasse (centrale verkeersas), het Brückenkopf-Ensemble (de toegangspoort met bijgebouwen) en der Konsum (centrale supermarkt).

Hier is een kleine speurtocht door de wijk richting de lunchplek.

De arbeidershuizen hebben allemaal een soortgelijke uitstraling, toch zijn er geen twee hetzelfde.

Bron: Rainer Rothenberg - Ruhrmuseum



Uitgaan

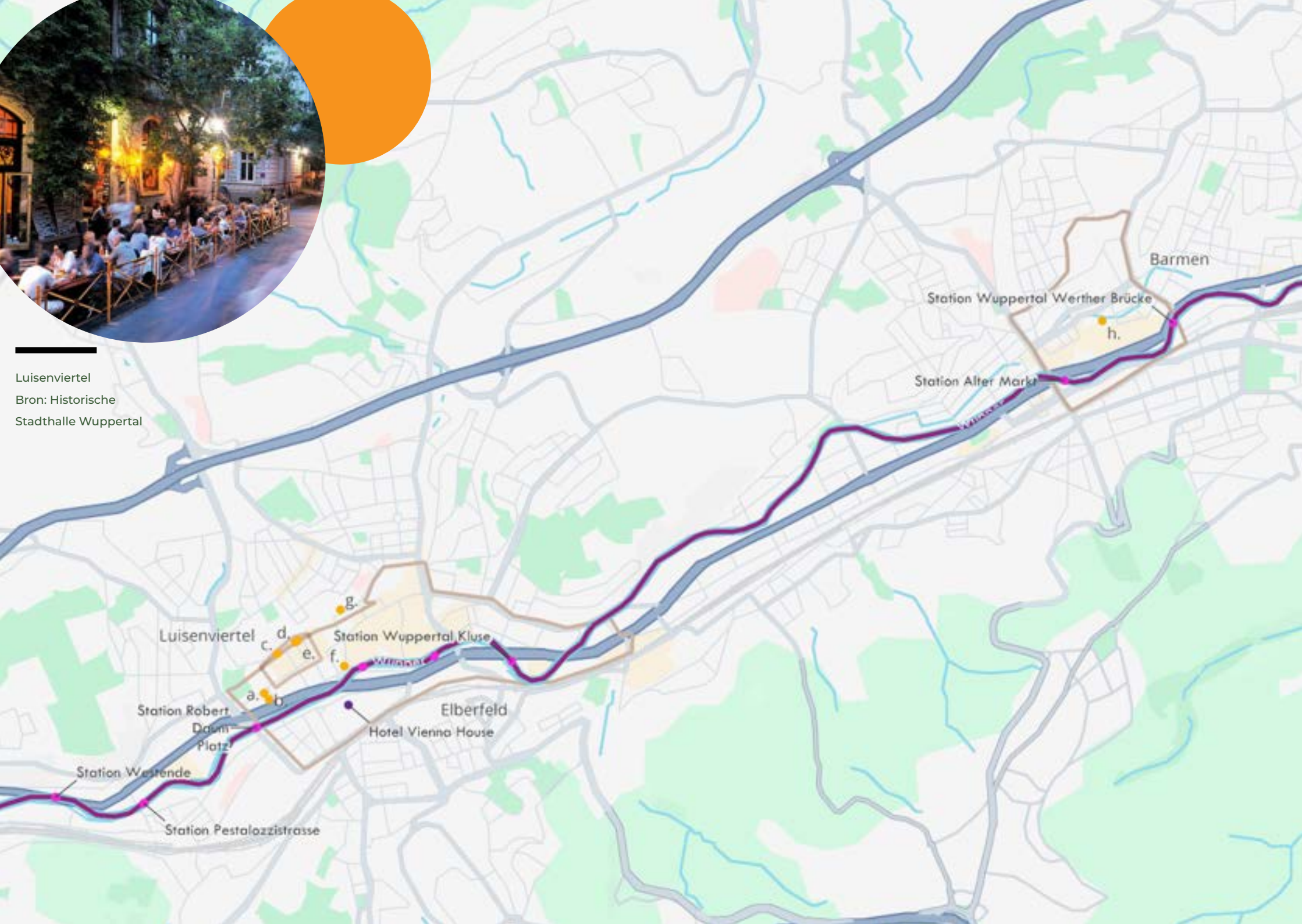


“Wuppertal heeft voor ieder wat wils.
Barretjes die aanvoelen als huiskamer,
clubs waar je kan dansen tot in de late
uurtjes”

- a.** Kings Head Pub | Friedrich-Ebert-Strasse 77
Deze Engelse pub heeft een hele grote selectie aan bieren. Van lokale Duitse brouwsels tot Engelse klassiekers, je vindt het hier allemaal!
- c.** Cafe Zweistein | Aue 8
Zweistein is de perfecte plek als je van whisky houdt. Er worden hier zelfs whiskyproeverijen georganiseerd. Kies je liever voor wijn of bier? Ook dan is er voldoende keuze.
- d.** Quartier | Ottenbrucher strasse 2
Een kleine kroeg met voornamelijk zitplekken aan de bar.
- e.** Luise Bar & Cafe | Luisenstrasse 100
In het Luisenviertel zijn verschillende gezellige kroegen en cafés te vinden. Luise bar & cafe beschikt over een tuin waar tot in de late uurtjes genoten kan worden van de uitgebreide kaart.
- f.** Viertelbar | Luisenstrasse 96
Een bar die aanvoelt als een huiskamer. De bar is gelegen tussen het Briller Quarter en het Zoo District. Regelmatig is er live muziek aanwezig.
- g.** Zum Köhlerliesel | Obergrünwalder Strasse 3
Zum Köhlerliesel is al ruim 30 jaar een begrip in het Luisenviertel. Geniet van een biertje, mixdrankje of shot aan de bar of in de binnentuin.
- h.** LOCH | Plateniusstrasse 35
LOCH is dé plek in Wuppertal voor wie van een alternatief avondje uit houdt. In de rauwe, sfeervolle kelderruimte kun je genieten van live muziek, dj-sets en experimentele performances. De intieme sfeer en creatieve programmering trekken een jong en internationaal publiek – ideaal voor een bijzondere nacht in de stad.
- i.** Wuppertaler Brauhaus | Kleiner Flurstrasse 5
In het Wuppertaler Brauhaus kun je de kunst van het bierbrouwen echt ervaren. Het heeft een typische historische Duitse sfeer en naast heerlijke bieren staan er ook voldoende Duitse gerechten op de kaart.



Luisenviertel
Bron: Historische
Stadthalle Wuppertal



Deutsch-Niederländisches Wörterbuch für Bauarbeiter

A

Abbruch – sloop
Altstadt – binnenstad
Anbau – aanbouw

B

Bauwerk – bouwwerk
Bebauungsplan –
bestemmingsplan
Baudenkmal – monument
Baukultur – bouwcultuur

C

Charme – charme
Cluster – cluster / samenhang

D

Dachstuhl – dakconstructie
Denkmalschutz –
monumentenzorg
Dorfkern – dorpskern

E

Erschließung – ontsluiting
Erhalt – behoud
Energieeffizienz – energie-
efficiëntie

F

Fassade – gevel

Flächennutzung – grondgebruik
Freiraum – open ruimte

G

Gebäude – gebouw
Gewässer – waterlopen
Grünfläche – groenvoorziening

H

Holzbau – houtbouw
Hofraum – erf / binnenplaats
Historisches Erbe – historisch
erfgoed

I

Infrastruktur – infrastructuur
Innenhof – binnenhof
Integration – integratie

K

Kulturerbe – cultureel erfgoed
Kirche – kerk
Kerngebiet – centrumgebied

L

Landschaftspflege –
landschapsbeheer
Leitbild – ontwikkelingsvisie
Lichtplanung – lichtontwerp

M

Materialität – materialiteit
Mischung – functiemenging
Mobilität – mobiliteit

N

Nachverdichtung – verdichting
Naturschutzgebiet –
natuurgebied
Nutzung – gebruik / functie

O

Öffentlicher Raum – openbare
ruimte
Ortsbild – dorps-/stadsbeeld
Organisation – organisatie

P

Platz – plein
Perspektive – perspectief
Pflege – onderhoud

Q

Qualität – kwaliteit
Quartier – wijk / buurt

R

Raumordnung – ruimtelijke
ordening
Rekonstruktion – reconstructie
Ressource – hulpbron

S

Siedlung – woonwijk
Schutzgebiet – beschermd

gebiet
Stadtkern – stadskern

T

Traditionelles Handwerk –
traditioneel ambacht
Transformation – transformatie
Typologie – typologie

U

Umwelt – milieu / omgeving
Nutzungskonzept –
gebruiksconcept
Umgestaltung – herinrichting

V

Verkehr – verkeer
Verbindung – verbinding
Vorstadt – voorstad

W

Wandel – verandering
Wohngebiet – woonwijk
Wiederaufbau – wederopbouw

Z

Zukunftsperspektive –
toekomstperspectief
Zentrum – centrum
Zwischennutzung – tijdelijke
invulling



Je Duits nog meer
bijspijkeren? Scan de
QR-code!



Gentrificatie langs de Nordbahntrasse

Door: Tom Pelgrum

Langs de Nordbahntrasse zijn de industriële complexen gerenoveerd en omgetoverd tot sociaal-culturele hotspots. Zulke projecten zijn voorbeelden van gentrificatie: het opknappen van vervallen gebouwen of buurten, meestal met als doel de omgeving leefbaarder en aantrekkelijker te maken.

De term gentrificatie is afgeleid van het Engelse woord gentry, dat verwijst naar de landadel in Groot-Brittannië die actief zijn landgoederen beheerde of een belangrijke positie had in lokaal bestuur. In stedenbouwkundige context werd het begrip in 1964 voor het eerst gebruikt door de Britse sociologe en stedenbouwkundige Ruth Glass. Zij zag in de Londense wijk Islington hoe vervallen huizen werden gerenoveerd door een kapitaalkrachtigere bevolkingsgroep. De huurprijzen stegen, waardoor oorspronkelijke bewoners met een lager inkomen de wijk moesten verlaten. Volgens Glass veranderde daardoor de hele sociale structuur van de wijk en verdween de eigenlijke identiteit. Gentrificatie door de ogen van Glass is als een aangestoken vuur:

Once this process of 'gentrification' starts in a district it goes on rapidly, until all or most of the original working-class occupiers are displaced and the whole social character of the district is changed.



Activisten blokkeren het 606-pad in Chicago in 2016 uit protest tegen gentrificatie en verdringing. Bron: Tyler Lariviere.

De opvatting van Glass over de gevolgen van gentrificatie worden nu gezien als radicaal, maar het gevolg van verdringing van de oude bewoner na gentrificatie is niet verdwenen uit het wetenschappelijke debat. Gentrificatie wordt nu gebruikt om allerlei vormen van stedelijke vernieuwing te beschrijven, waarbij vaak sociale veranderingen optreden. Om meer grip te krijgen op hoe gentrificatie verloopt en welke gevolgen het heeft voor de omgeving, beschrijven sociale wetenschappers het proces meestal in drie algemene fasen. Stefan Metaal,

“Bij gentrificatie treden vaak sociale veranderingen op.”

socioloog en stedelijk onderzoeker, beschreef in het architectuurblad OASE een overzicht van de fasen en de verschillende gevolgen van *gentrificatie*.

Fase 1: de artistieke fase

In deze beginfase trekken kunstenaars, studenten en jonge mensen met een alternatieve levensstijl naar goedkope en vervallen gebouwen. Denk aan oude fabrieken of lege woningen. De huren zijn laag en er is veel vrijheid in het gebruik van de ruimte. Vaak ontstaat er een bijzondere mix van nieuwe en bestaande bewoners. Dit wordt gezien als een pioniersfase waarin de buurt nieuw leven krijgt.

Fase 2: de gemengde fase

De buurt wordt populairder, vooral bij de sociaal en cultureel bewuste middenklasse. Er komen nieuwe cafés, winkels en culturele voorzieningen. De huurprijzen stijgen en de druk op bestaande bewoners neemt toe. Soms worden mensen actief uit hun woning geduwd, bijvoorbeeld door tijdelijke huurcontracten of opkoop van panden. Tegelijk ontstaat er in deze fase ook soms verzet tegen gentrificatie, bijvoorbeeld door buurtorganisaties of bewonersinitiatieven.

Fase 3: de chique fase

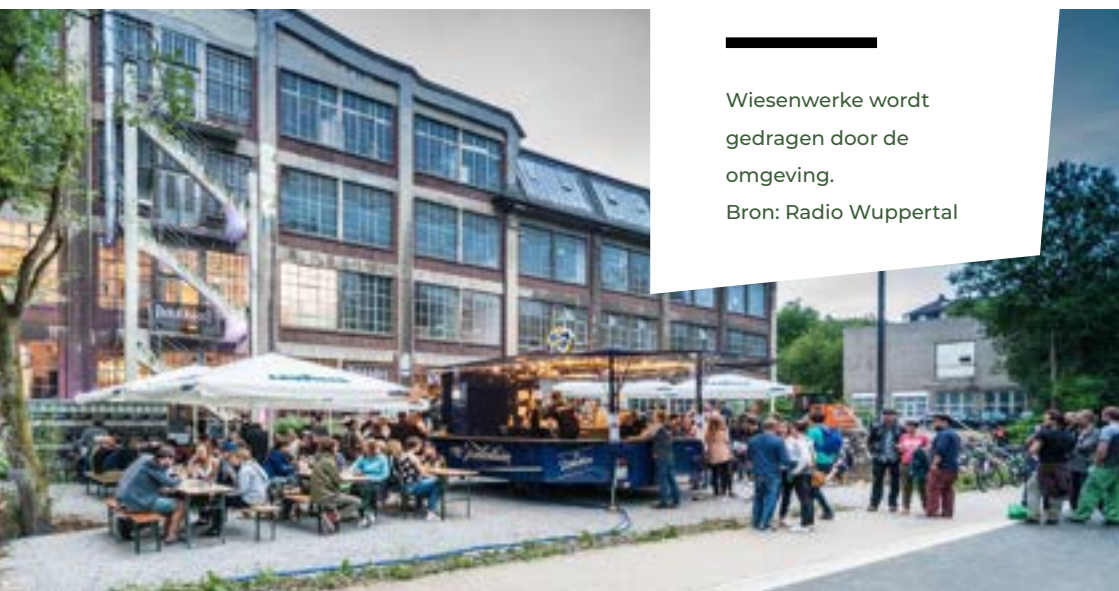
De buurt wordt aantrekkelijk voor een kapitaalcrachtigere bevolkingsgroep. De alternatieve sfeer verdwijnt en commerciële partijen zoals advocatenkantoren, luxe boetieks en privéklinieken nemen hun plek in. De oorspronkelijke bewoners, maar ook de studenten en kunstenaars uit fase 1, kunnen zich de buurt vaak niet meer veroorloven. Het karakter van de wijk verandert volledig.

Verdieping

Gentrificatie werkt niet overal hetzelfde

Metaal benadrukt dat gentrificatie per land en per stad andere gevolgen kan hebben voor de omgeving op basis van de bouw- en wooncultuur. In landen waar de bouw- en wooncultuur sterk door de markt wordt gestuurd, zoals in de Verenigde Staten, worden bewoners vaak daadwerkelijk verdreven. In landen met een groter aanbod van sociale huurwoningen, corporatiebezit en huurbescherming, zoals in Nederland of Duitsland, is de verdringing minder zichtbaar.

Cody Hochstenbach, stadsgeograaf aan de universiteit Amsterdam, onderstreept dit fenomeen in zijn proefschrift (2017) maar schets een ander risico. De zittende huurder is vaak beschermd en hoeft misschien niet te vertrekken na gentrificatie van zijn omgeving, maar door het economisch opwaarderen van het stadsdeel zijn er geen vergelijkbare betaalbare woonruimte meer beschikbaar. Er ontstaat een vorm van sociale stilstand: men zit vast in zijn woning.



Wiesenwerke wordt
gedragen door de
omgeving.

Bron: Radio Wuppertal



“Oude
fabrieks- en
stations-
gebouwen zijn
omgevormd
tot culturele
hotspots”

Gentrificatie hoeft niet altijd fase 3 te bereiken, stelt Metaal. Hij merkt een verschil tussen gentrificatie in historisch gegroeide stadskernen en steden met een eenzijdig industrieel verleden. Historische binnensteden (zoals Amsterdam, Londen of Gent) zijn vaak gevoeliger voor gentrificatie in fase 3. Oud-industriële gebieden, zoals Rotterdam, Birmingham of Wuppertal, blijven vaker hangen tussen fase 1 en fase 2.

Wuppertal: een ander soort gentrificatie

In Wuppertal, een stad met een sterk industrieel verleden, zijn oude fabrieks- en stationsgebouwen omgevormd tot culturele hotspots. Wat deze projecten bijzonder maakt, is dat ze zijn opgezet in samenwerking met de lokale bewoners. Deze aanpak wordt ook wel gentle gentrification genoemd – ontwikkelingsplannen waarin sterk wordt ingezet op participatie en alle tijd en ruimte wordt geboden voor lokale belangen.

Deze aanpak, in combinatie met het behoud van herkenbare architectonische elementen van de industriële bebouwing maken dat niet alleen de sociale verbinding tussen oude en nieuwe bewoners wordt versterkt, maar dat ook het gevoel van verbinding met de fysieke omgeving wordt versterkt doordat het herkenbaar blijft. De gentle gentrification creëert een nieuw ‘sociaal wij-gevoel’. De zorgen van Ruth Glass – dat bewoners worden verdrongen en de wijk haar ziel verliest – zijn in Wuppertal serieus genomen. In plaats van uitsluiting of verdringing, is hier ruimte gecreëerd voor samenleven en meedenken.

Nog meer weten?

Bouwkunst ca. 1900
NRW; website



Film - Schwebebahn,
1902 (2 jaar na aanleg)



Bouwkunst jaren 50-
60 NRW; website



Film - Schwebebahn,
1957



Film - Geboortehuis
Friedrich Engels,
mede grondlegger
van het Marxisme



Film - oorspronkelijke
aanleg en recente
modernisering
Schwebebahn



Industriecultuur;
website



Film - Stadsplanning
in Nazitijd;



Film -
Nordbahntrasse,
geschiedenis spoorlijn



Utopiastadt,
documentaire
bottum up aanpak



Film -
Nordbahntrasse,
laatste treinreis



Architectuurgids
wuppertal



Nordbahntrasse;
informatie en uitleg



Museum
Industriekultur
wuppertal; informatie



Even ontspannen

G	G	E	L	Q	U	I	Z	L	E	T	O	H	B
E	S	S	E	N	E	S	T	E	I	F	O	U	D
Z	D	U	I	T	S	L	A	N	D	M	S	E	R
E	S	S	A	R	T	N	H	A	B	D	R	O	N
L	T	B	W	U	P	P	E	R	T	A	L	S	G
L	U	R	A	R	A	W	O	H	L	A	E	N	O
I	D	A	O	T	S	I	U	H	D	A	T	S	S
G	I	U	C	H	C	A	R	U	U	T	S	E	B
H	E	H	N	H	A	B	E	B	E	W	H	C	S
E	R	A	M	O	R	D	O	B	E	W	H	C	S
I	E	U	E	K	R	E	W	N	E	S	E	I	W
D	I	S	T	D	A	T	S	A	I	P	O	T	U
P	S	V	E	R	B	I	N	D	I	N	G	E	N
R	A	K	E	T	E	N	S	T	A	T	I	O	N

woordzoekerfabriek.nl » maak je eigen woordzoeker

Oplossing

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ALHOWARA
BESTUUR
BRAUHAUS
BUS
DUITSLAND
ESSEN
FIETSEN
GEZELLIGHEID
HOMBROICH
HOTEL
NORDBAHNTRASSE
QUIZ
RAKETENSTATION
SCHWEBEBAHN
SCHWEBODROM
STADHUIS
STUDIEREIS
UTOPIASTADT
VERBINDINGEN
WIESENWERKE
WUPPERTAL



Er is geen plek die stilstaat. Elke omgeving ademt verandering – langzaam en soms bijna ongemerkt, maar altijd voelbaar. Wat vandaag vanzelfsprekend lijkt, krijgt morgen een andere betekenis. In dat voortdurende spel van tijd, ruimte en beleving zoeken wij naar samenhang. Wij kijken niet naar losse gebouwen of straten, maar naar het grotere geheel waarin alles met elkaar verweven is. Daar, in de beweging van het alledaagse, ligt de kwaliteit van onze leefomgeving. Het is die kwaliteit die we willen begrijpen, versterken en verder ontwikkelen.

Verandering is de enige constante
Jan Wabeke (2025)