

Planungskonzeptionen für Wuppertal

1945 lag der größte Teil Wuppertals, vor allem die Zentren von Elberfeld und Barmen in Trümmern. 40 % der Häuser und Wohnungen waren zerstört. Ein Neuanfang auch der Stadtplanung als Voraussetzung für den Wiederaufbau war notwendig und war möglich auf den Trümmern vor allem der alten Städte Elberfeld und Barmen. Die Zerstörung bietet die Chance, alte oder neue Ideen umzusetzen. Aber natürlich ist Planung nicht frei von Zwängen. Die Topografie des Wupper-Tales hat sich nicht geändert. Auch Trümmergrundstücke haben Eigentümer mit eigenen Nutzungsvorstellungen. Der aus Wohnungsnot und katastrophalen wirtschaftlichen Verhältnissen resultierende Zwang zum schnellen Wiederaufbau erlaubte kein langes Nachdenken und Suchen nach neuen Konzepten. Und neue Planungsideen fallen unter diesen Rahmenbedingungen auch nicht unbedingt vom Himmel.

Der Versuch, einen Überblick über die Planungskonzeptionen eines begrenzten Zeitraumes zu geben, erfordert deshalb auch den Rückblick auf vorangegangene Überlegungen und Vorstellungen. Planungen widerspiegeln in aller Regel längere Prozesse, greifen ältere Überlegungen auf und können schließlich durch die handelnden Personen eine auch Zeitenwenden überdauernde Kontinuität erhalten. So ist es nicht verwunderlich, dass die Planungen für den Wiederaufbau Wuppertals nach 1945 im Wesentlichen auf Vorstellungen aufbauen, die vor dem Krieg entwickelt wurden. Für diese Kontinuität sorgte schon Otto Schillinger, von 1936 bis 1965 Leiter des damals neugeschaffenen Stadtplanungsamtes, der mithin die Planung vor dem Krieg entwickelte und nach dem Krieg - den neuen Verhältnissen angepasst - umsetzen konnte.

I. Visionen von einer neuen Stadt vor 1945

1. Städtebauliche Konzepte der Städte Elberfeld vor 1929

Eine dieser Zeitenwenden überdauernden Planungsideen ist die Entwicklung der Städte Elberfeld und Barmen in Richtung einer Bebauung der Hänge im Norden, weil sie weniger steil als die Hänge im Süden sind mit vielen ebeneren "Terrassen" und weil sie sich nach Süden neigen, der Sonne entgegen - eben "Sonnenterrassen" oberhalb der Stadt mit sehr günstigen Wohnmöglichkeiten. Voraussetzung war die Lösung des Verkehrsproblems, die Überwindung der Entfernung zur Stadt. Der Ausbau des Straßenbahnnetzes sowie die Entwicklung des Automobils zum Massentransportmittel als Bus und als PKW bot Perspektiven für eine Erweiterung der Stadt über die bisherigen Grenzen hinaus. Die Entwicklungsrichtung auf die nördlichen Hänge lag mithin für jeden Planer auf der Hand - so denn der Bedarf für große neue Siedlungsflächen bestand.

Der Generalbebauungsplan der Stadt Elberfeld von 1921¹, von Stadtbaurat Roth unterschrieben, sah bereits hier die großen Siedlungserweiterungsflächen für die Stadt. Die Erschließung war über zwei quer zum Hang verlaufende Straßen vorgesehen. Dies war einmal auf der Höhe der vorhandene Straßenzug Westfalenweg/Birkenhöhe/Pahlkestraße, der allerdings großzügig als Allee ausgebaut werden sollte. Auf halber Höhe war ein neuer, ebenfalls als breite Allee gekennzeichnete Straßenzug vorgesehen. Er verlief etwa auf der Trasse der heutigen Straßen: Vom Raukamp im Osten über Deckershäuschen, Am Brucher Häuschen/Wilhelm-Raabe-Weg/Am Anschlag/Bergischer Ring/Herberts-Katernberg zur Straße In der Beek im Westen. Entlang dieser beiden Straßenzüge sollten große neue Wohngebiete entwickelt werden, vor allem in den Bereichen Aprather Weg², zwischen In den Birken und Herberts-Katernberg, zwischen Hainstr. und Nevigeser Str. im jetzigen Stadtteil Katernberg sowie im Uellendahl zwi-

¹ Generalbebauungsplan der Stadt Elberfeld, Mai 1923 (Original im Vermessungs- und Katasteramt)

² Ziemlich exakt auf der Fläche, auf der in den 60er Jahren das Bayer-Forschungszentrum errichtet wurde.

schen Mirker Hain und Hundsbusch, zwischen Albert-Schweitzer-Straße und Leipziger Straße östlich der bereits bestehenden Siedlung um den Kleist-Platz³.

Neue Industriegebiete sollten mit Schwerpunkt im Bereich Varresbeck entwickelt werden, wo sich an der Düsseldorfer Straße bereits vor dem 1. Weltkrieg die Firma Kugelfischer angesiedelt hatte. Der Bereich Deutscher Ring/Industriestraße wurde im Generalbebauungsplan in Erweiterung dieses gewerblichen Ansatzes zusätzlich vorgesehen. Weitere Industriegebiete waren entlang der Uellendahler Straße vorgesehen: Bornberg, zwischen Albert-Schweitzer-Weg und Röttgen sowie Paul-Löbe-Straße/Deckershäuschen und Raukamp.

Die im Plan dargestellten großen Parkanlagen von Elberfeld sind zu dieser Zeit alle schon vorhanden, im Zeitablauf verändern sich nur die Grenzen: die Hardt, Mirker Hain, Kaiser-Wilhelm-Hain, Hasenberg und Nützenberg nördlich der Wupper; Zoo, Kiesberg/Königshöhe/Friedrichsberg, von der Heydt-Park, und Friedeshöhe im Süden. Auch die großen Friedhöfe sind bereits angelegt: Uellendahler Straße/Röttgen, Am Bredtchen, Hochstr., Krummacher Straße. Bis auf die Hochstraße liegen sie noch alle weit vor der Stadt außerhalb der Bebauung.

Bemerkenswert an diesem Generalbebauungsplan der Stadt Elberfeld ist einmal die doch erhebliche Erweiterung der Wohnsiedlungsflächen. Fast das gesamte Gebiet der damaligen Stadt Elberfeld wird mit Wohnbau- und Gewerbeflächen sowie Grünanlagen vollgeplant. Einen Schwerpunkt bildet der bisher nur punktuell besiedelte Nordhang. Dabei boten die Verhältnisse zum Zeitpunkt der Planung nicht unbedingt Anlass zu solch weitgehenden Planungskonzepten. Die Einwohnerzahl liegt unter der von 1910, starke Steigerungen sind nicht zu erkennen. Die Inflation nach dem 1. Weltkrieg ist erst Ende 1923 mit der Einführung der Rentenmark überwunden worden. Wirtschaft und Beschäftigung wachsen nur langsam wieder. Möglicherweise orientiert sich die Planung eher an den zurückliegenden Entwicklungen. So hatte sich die Einwohnerzahl Elberfelds zwischen 1870 und 1914 mehr als verdoppelt, die Siedlungsflächen hatten im gleichen Zeitraum um 576 ha zugenommen und damit mehr als verdreifacht⁴. Nur vor dieser historischen Entwicklung ist die vorgesehene starke Expansion nachvollziehbar, nicht allerdings im Rahmen der gegebenen Situation um 1925. In den nächsten 25 Jahren werden denn auch die vorgegebenen Entwicklungsrichtungen nur ansatzweise realisiert.

Bemerkenswert ist zweitens, dass offenbar erstmalig in Elberfeld größere zusammenhängende Gewerbegebiete entwickelt werden sollen, die es bis dahin nicht gibt. Hier gibt es eine sehr ausgeprägte Mischstruktur. Die gewerblichen Bauflächen entlang der Wupper im Bereich Arrenberg mit den Bayer-Werken und dem städtischen Gaswerk als größten Betrieben sind das größte Gewerbegebiet der Stadt, eingerahmt auch damals bereits von Wohngebieten und Zoo sowie geplanten Wohngebieten am Nützenberg und an der Stockmannsmühle.

Bemerkenswert ist drittens, dass die später so wichtig werdende Verkehrsproblematik in dieser Planung noch nicht im Vordergrund steht. Die geplanten Straßen dienen weitgehend der Erschließung der geplanten Wohn- und Gewerbegebiete. Am bestehenden Straßennetz sind keine geplanten Veränderungen dargestellt. Der nördliche Straßenzug Westfalenweg/In den Birken/Pahlkestraße schließt im Westen allerdings nicht an die Düsseldorfer Straße an, sondern soll offenbar außerhalb des Stadtgebietes von Elberfeld nördlich der Kalkgruben zur B 224 wei-

³ Darüber hinaus sind weitere große Wohnsiedlungsbereiche vorgesehen Am Opphof/Schnapsstüber, im Bereich Eskesberg/Otto-Hausmann-Ring, Nützenberg/Stockmannsmühle; Lüntenbeck, in Sonnborn zwischen Märkischer Eisenbahn und Deutschem Ring, Zur Waldesruh, Hindenburgstr. sowie in der Südstadt Kronprinzenallee, der Bereich Griffenberg/Osterberg sowie das Gebiet zwischen Cronenbergerstr., Dürrweg/Ravensberger Str. und Jung-Stilling-Weg. Letzterer sollte wiederum großzügig mit grünem Mittelstreifen ausgebaut werden.

⁴ In einem Plan, der die Siedlungsentwicklung der Stadt Elberfeld ab 1770 darstellt (Original im Vermessungs- und Katasteramt) werden die folgenden Angaben gemacht:

Siedlungsfläche um 1770	25 ha
1770-1820	+ 35 ha
1820-1870	+120 ha
1870-1914	+576 ha
1918-1922	+ 1,5 ha

insgesamt	757,5 ha

tergeführt werden. Auch die Dimensionierung in dem Plan lässt darauf schließen, dass dieser Straßenzug nicht nur reine Erschließungsfunktionen übernehmen soll, sondern auch den Durchgangsverkehr von Hagen, Dortmund, Witten, Bochum nach Westen Richtung Mettmann, Solingen, Düsseldorf und Essen vor der Stadt entlang führen soll. Damit werden erste Überlegungen zur Planung von Entlastungsstraßen erkennbar. Da ein Erläuterungstext nicht vorliegt, sind die Planungsüberlegungen allerdings nur anhand der Plandarstellungen nachvollziehbar.

Für Barmen und die übrigen 1929 zu Wuppertal zusammengeschlossenen Städte Vohwinkel, Cronenberg und Ronsdorf sind bisher keine Planungsüberlegungen aus dieser Zeit vorgefunden worden.

2. Planungsproblem Verkehr

Nach der Bildung der Stadt Wuppertal 1929 konnten im Tal erstmalig einheitliche Planungskonzepte entwickelt werden. Die Weltwirtschaftskrise und die politischen Entwicklungen Anfang der 30er Jahre sowie die Probleme beim Aufbau einer einheitlichen Verwaltung setzten allerdings zunächst andere Prioritäten. Erst 1936 wurde ein eigenhändiges Stadtplanungsamt gegründet, Otto Schillinger wurde erster Amtsleiter⁵. Er sollte es bis 1965 bleiben und damit wesentlich zur Kontinuität der Nachkriegsplanung beitragen.

Seit Anfang der 30er Jahre zwar die Verkehrsentwicklung das wichtigste Planungsproblem. Die wachsende Bedeutung des Autos als neues Massenverkehrsmittel und der in dieser Zeit beginnende Bau der Autobahnen, die zunächst weit um Wuppertal herumgeführt wurden⁶, ließen die Stadt befürchten, von den überregionalen Verkehrsverbindungen abgeschnitten zu werden und angesichts der engen innerstädtischen Straßen der Verkehrsentwicklung nicht gewachsen zu sein. Damit würden wesentliche Standortvoraussetzungen für die weitere Entwicklung als Industriestadt verloren gehen. Wuppertal drohte nach Ansicht maßgeblicher Vertreter der Stadt an der eigenen Verkehrsnot zugrunde zu gehen⁷.

In den ersten Überlegungen zur Lösung dieses grundlegenden Verkehrsproblems wurde davon ausgegangen, dass man eine durchgehende, dem kommenden Autoverkehr gerecht werdende Verkehrsachse im Tal - die es damals nicht gab - würde ausbauen müssen. Diese müsse vor allem den örtlichen Verkehr aufnehmen und verteilen. Zusätzlich wird es allerdings für erforderlich gehalten, den Durchgangsverkehr über eine gesonderte Verkehrsachse zu leiten. Aufgrund der Siedlungsstruktur der Stadt, der topografischen Gegebenheiten sowie der Reichsautobahnplanung⁸ musste eine solche Entlastungsstraße nördlich der vorhandenen Siedlungsgebiete verlaufen. Mit einem Gutachten von Prof. Blum, einem der führenden Verkehrswissenschaftler der damaligen Zeit, werden diese Überlegungen 1936 bereits konkretisiert⁹. In dem Gutachten wird auch darauf hingewiesen, dass die beiden Verkehrsachsen durch leistungsfähige Nord-Süd-Verbindungen verknüpft werden müssten. Die Umsetzung dieser Planung führe zudem zu erheblichen Eingriffen in die Stadtstruktur; sie sollte deshalb mit einer Stadtsanierung verbunden werden.

⁵ Vgl. H.J. de Bruyn-Ouboter: Otto Schillinger - Wuppertaler Stadtplanung zwischen Gustav Stresemann und Ludwig Erhardt, in: Wuppertaler Biographien, 17. Folge, hrsg. von HA. de Bruyn-Ouboter, Wuppertal 1993, S.125-144.

⁸ Vgl. Pressemitteilung von k. Oberbürgermeister Friedrich vom 5.8.1939 anlässlich der Eröffnung der Ausstellung der für den städtebaulichen Wettbewerb 1939 für einen Generalbebauungsplan eingegangenen Entwürfe (vervielfältigtes Manuskript)

⁶ Zunächst wurde in den 30er Jahren in diesem Raum die Autobahn Köln - Oberhausen (A 3) geplant und gebaut mit einem Zubringer nur von Düsseldorf.

⁷ Vgl. Pressemitteilung von k. Oberbürgermeister Friedrich vom 5.8.1939 anlässlich der Eröffnung der Ausstellung der für den städtebaulichen Wettbewerb 1939 für einen Generalbebauungsplan eingegangenen Entwürfe (vervielfältigtes Manuskript)

⁸ Mitte der 30er Jahre wird auch die Autobahn Köln - Dortmund (heute A 1) geplant mit einem "Autobahnhof" (so werden damals die Anschlussstellen genannt) auf der Höhe im Nordosten Barmens. An der Planung dieser Trasse ist Otto Schillinger maßgeblich beteiligt. (Vgl.H.J de Bruyn-Ouboter: Otto Schillinger, a.a.O.)

⁹ Vgl. Prof. Dr. Ing. Dr. Ing. E.H. Blum: Entlastungsstraße für den Ost-West-Verkehr in Wuppertal, August 1936, (vervielfältigtes Manuskript)

3. Visionen von einer nationalsozialistischen neuen Stadt

Ein zweites Problem der 30er Jahre besteht in dem Bestreben, der neuen, durch einen Verwaltungsakt zusammengeführten Stadt, eine städtebauliche Klammer zu geben. Es sollte ein neues repräsentatives Stadtzentrum geschaffen werden, in denen die Bauten der Partei, der Stadtverwaltung und der Kultur den Bürgern ein Identifikationsgefühl mit ihrer neuen Stadt Wuppertal vermitteln sollten. Hier traf sich die verkehrspolitische Notwendigkeit mit dem politischen Willen der Nationalsozialisten. Die Lösung dieser Probleme erforderte eine neue Gesamtplanung für die Stadt. Die allmähliche wirtschaftliche Erholung, der wachsende Problemdruck und der auch städtebauliche Gestaltungswille der Nationalsozialisten, der 1937 in ein Gesetz zur Neugestaltung deutscher Städte gefasst wurde¹⁰, schufen die Voraussetzungen für neue Planungsüberlegungen.

1938 wird reichsweit ein großer städtebaulicher Wettbewerb für einen Generalbebauungsplan und Generalverkehrsplan ausgeschrieben¹¹. Der kommissarische Oberbürgermeister Friedrich beschreibt in einer Presseerklärung die Aufgaben des Wettbewerbs folgendermaßen¹²:

"Die Zukunftsaufgabe geht also dahin, dieses Großstadtgebilde nicht nur willens- und bewusstseinsmäßig, sondern auch baulich und verkehrsmäßig zusammenwachsen zu lassen.

Die Zukunftsaufgabe besteht verkehrsmäßig .. nicht nur darin, für die Bewältigung des innerstädtischen Verkehrs und heutigen Durchgangsverkehrs zu sorgen, sondern auch die Stellung, die das Wuppertal früher im westdeutschen Verkehr einnahm, zurückzuerobern.

Die Hauptverkehrsachse der Zukunftsstadt muss gleichzeitig die Grundlage für jede bauliche Zukunftsplanung im Gesamtgebiet der Stadt Wuppertal sein. Deshalb die Dreiteilung des Preisausschreibens: Generalverkehrsplan, Generalbebauungsplan und Talstraßenzug.

Wenn sich die .. praktische Durchführung auch auf Generationen verteilen lässt, so ist es dennoch im Interesse einer systematischen Entwicklung der Stadt zu einem einheitlichen Gebilde unbedingt notwendig, dass bereits heute eine zusammenhängende Planung aller Teilprojekte erfolgt."

So wird hier also eine langfristige Stadtentwicklung angestrebt und die Vision einer neuen Stadt entwickelt: verkehrsgerecht, repräsentativ und monumental.

111 Wettbewerbsbeiträge werden eingereicht. Die Vorprüfung übernimmt Stadtbaudirektor Otto Schillinger. Als Vorsitzender des Preisgerichtes wird Prof. Albert Speer gewonnen, damals Generalbauinspektor von Berlin¹³. Die abschließende Sitzung findet am 12.7.1939 in der TU Berlin statt. Im Vordergrund bei der Beurteilung stehen die Vorschläge zur Lösung der Verkehrsprobleme und die städtebauliche Gestaltung der Talachse mit Stadtplätzen und Standorten für Großbauten von Partei, Behörden, Industrie und Kultur¹⁴.

Mit dem 1. Preis wird der Entwurf von Dipl.Ing. Walther Bangert, Leiter des Lehrstuhls Städtebau an der TH Berlin, ausgezeichnet. Die von ihm vorgeschlagene Talstraße, nach den Anforderungen ein breites, monumental zu gestaltendes Verkehrsband mit einer Mindestbreite von

¹⁰ Abgedruckt in: Baugilde, Heft 29, Jg. 1937, S. 665 f. Danach konnte der Führer die Städte bestimmen, für die das Gesetz Anwendung finden sollte. Den betroffenen Städten wurde u.a. ein Vorkaufsrecht für Grundstücke eingeräumt, Bebauung, Veräußerung oder Teilung von Grundstücken konnte untersagt werden, Enteignungen wurden ermöglicht. Vgl. C. Steckelings: Stadtplanung 1938, in: POLIS, 2.Jg. Nr. 4/91, S. 10 ff. Sog. "Führerstädte" würden: Berlin, Hamburg, Linz, München und Nürnberg und 1940 auch Wuppertal.

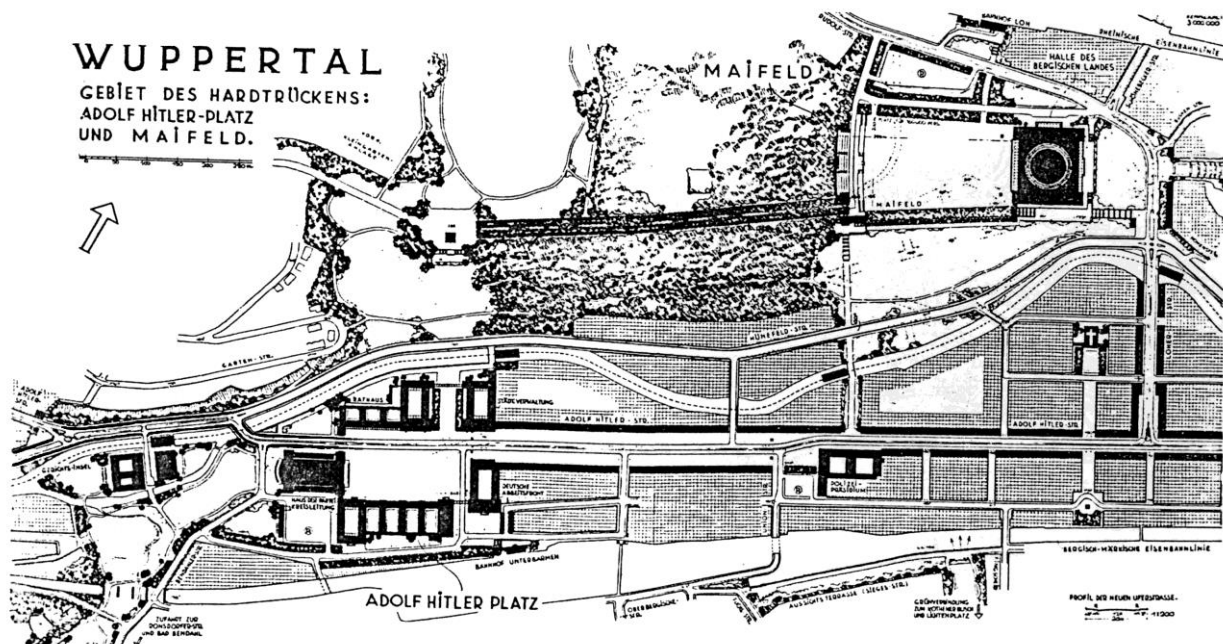
¹¹ Zur Durchführung des Wettbewerbs vgl. C. Steckelings, Stadtplanung 1938, aaO. und H. Heyken: Der Rat beschließt den Bau der Talstraße, in: POLIS, 3. Jg 1992, Heft 1

¹² Vgl. Pressemitteilung vom 5.8.1939, a.a.O.

¹³ Weitere Mitglieder des Preisgerichts sind: Prof. Blum (Hannover), Akademiedirektor Prof. Fahrenkamp (Düsseldorf), OB Dr. Friedrich, die Ratsherren Habenicht und Hoßfeld, Staatssekretär Kleinmann (Berlin), Kreisleiter Staßweg, Handelskammerpräsident Dr. Wachs, Fabrikant W. Vorwerk.

¹⁴ Vgl. Wettbewerbsgrundsätze und Ergebnis der Vorprüfung im Wuppertaler Städtebauwettbewerb (vervielfältigtes Manuskript).

30 - 40 m entsprechend den erwarteten Verkehrsbedürfnissen¹⁵, beginnt am Tannenbergtkreuz (heute Robert-Daum-Platz), nutzt zunächst die Aue, verläuft dann südlich IHK sowie zwischen Reichsbahndirektion und Döppersberg, folgt der Wupper bis zum Wupperbogen an der Kluse und weiter zum Haspel, folgt dem Neuen Weg, der Höhne und schließlich der Berliner Straße bis nach Oberbarmen, wo über eine neue Brücke Langerfeld angebunden wird. Die Ronsdorfer Straße ist im Bereich Kluse an die Talstraße angebunden als neue Nord-Süd-Verbindung und Entlastung des Döppersberges. Die Stadtzentren von Elberfeld und Barmen werden von dieser neuen Hauptverkehrsstraße im Süden angeschnitten. Sie sollen weiterhin mittels eines Verkehrsringes im Innern vom Verkehr entlastet werden, um den Charakter von "Bummelstraßen" erhalten zu können. Das Zentrum von Elberfeld würde nach diesem Vorschlag von einem Straßenring etwa im Verlauf der Straßenzüge Wall/Klotzbahn/Wesendonkstraße umfahren, das Zentrum läge damit weiter östlich als heute. Entlang der vorgeschlagenen Talstraße waren Plätze vorgesehen. Als neuer Mittelpunkt der Stadt ist der "Adolf-Hitler-Platz" konzipiert: "Wo früher die Stadtgrenze Barmen und Elberfeld trennte - ein heute baulich minderwertiges Gebiet -, soll jetzt ein großer repräsentativer Platz entstehen, der neue Bauten der Stadtverwaltung, des Staates und der Partei vereinigt"¹⁶. Ergänzt wird dieser zentrale Platz durch ein "Maifeld" im



östlichen Teil der Hardt zwischen Hünefeld- und Rudolfstraße für größere Aufmärsche und Veranstaltungen.

Hinsichtlich der Siedlungsentwicklung waren neue Gewerbegebiete wegen des notwendigen Eisenbahn- und Autobahnanschlusses, der Windrichtung, sowie der „aus Gründen des Luftschutzes erforderlichen landschaftlichen Deckung“ vor allem im Osten der Stadt in Langerfeld (zwischen Schwelmer Straße und Eisenbahnstrecke) sowie in Ronsdorf (östlich Linde und Blombach-Süd) vorgesehen. Im Westen wird ein Industriegebiet wie in der alten Elberfelder Planung an der Industriestraße vorgeschlagen¹⁷. Für die Ausweisung neuer Wohngebiete werden die bereits bestehenden Vorstellungen einer Bebauung der nördlich liegenden Hänge aufgegriffen, denn die Südhöhen werden wegen der Nordlage, der starken Gliederung sowie des sich dort fangenden Rauches für ungeeignet für größere Siedlungserweiterungen gehalten. "Dagegen bietet auf der Nordseite des Wuppertales ein ziemlich einheitlich verlaufender Hö-

¹⁵ Vgl. O. Schillinger: Wuppertal löst ein westdeutsches Verkehrsproblem. In: Zeitschrift Verkehrstechnik, 20, Jg., Heft 20, Berlin Okt. 1939, S. 469

¹⁶ Vgl. Walter Bangert: Die Städtebauliche Neuordnung Wuppertals, Sonderdruck aus Zentralblatt der Bauverwaltung, 39. Jg. 1939, S. 3 ff

¹⁷ Vgl. Walter Bangert, a.a.O., S. 4 f. Die landschaftliche Deckung" umschreibt die Forderung nach Sichtschutz vor Angriffen aus der Luft.

henrücken genügend Raum für Siedlungsflächen, die nun in landschaftlich bedingter Unterteilung eine Reihe selbständig entwickelter Gemeinschaftssiedlungen bilden. Es entsteht so in rauchfreier und landschaftlich schöner Lage eine neue Siedlungsreihe, welche die alte Siedlungskette des Talzugs Vohwinkel-Elberfeld-Barmen auf den nördlichen Höhen begleitet. Die Gemeinschaftssiedlungen sollen Kleinsiedlung, Kleineigenheime und Volkswohnungen in einheitlichem Aufbau vereinigen und alle Gemeinschaftsanlagen, wie Läden, Schulen, Gemeinschaftsbauten und Sportanlagen enthalten. Ihre Lage ist so zu den Arbeitsstätten verteilt, dass sich möglichst kurze Verbindungen für den Berufsverkehr ergeben. Dieser verläuft heute vorwiegend längs der Talrichtung und ist durch die bauliche Verstopfung des Talzuges äußerst behindert. Zukünftig wird er in Querverbindung zum Tale führen, und der Talzug wird weitgehend vom Berufsverkehr entlastet. Schließlich erhält die von der Stadt Wuppertal vorbereitete Entlastungsstraße, die dem Talrande auf der Nordseite folgt, durch die neue Reihe der Gemeinschaftssiedlungen eine neue Bedeutung außer der übergemeindlichen einer Umgehungsstraße, indem sie sowohl für die alten Ortslagen als auch für die neuen Siedlungsgebiete die Aufgabe des Verkehrsverteilers übernehmen wird." Als Planungsgrundsatz formuliert Bangert: "Keine Zersplitterung der Siedlungstätigkeit mehr, sondern nur noch Nationalsozialistische Gemeinschaftssiedlungen"¹⁸. Als Standorte solcher Gemeinschaftssiedlungen werden vorgeschlagen: Vohwinkel-Süd, Im Frankholz und Hainstr./Bredtchen in Katernberg, Uellendahl, Einern im Norden und Hammesberg im Süden Barmens sowie südlich Parkstraße in Ronsdorf. Insgesamt sollen sie ca. 18.000 Wohnungen und 60.000 Einwohner aufnehmen¹⁹.

Übrigens wurde zur Abrundung der Verkehrsinfrastruktur auch ein Flugplatz auf Lichtscheid vorgeschlagen. Die Anlage eines Flugplatzes wird die Planung der Stadt noch bis in die 70er Jahre hinein beschäftigen.

Das Preisgericht urteilt: "Der Generalverkehrsplan weist eine einfache und klare Gliederung der Hauptverkehrslinien auf. Der Verkehr der Ost-West-Richtung wird von dem vorgeschlagenen Talzuge und der Entlastungsstraße am nördlichen Rand des Baugebietes aufgenommen; hierzu kommt ein weiterer Parallelzug über die südlichen Höhen, dessen überörtliche Verkehrsbedeutung mit Recht als untergeordnet bewertet ist. Für den Nord-Süd-Verkehr ist eine grundsätzlich neue Anregung lediglich durch Verlegung der Reichsstraße 224 auf teilweise vorhandene Straßenstrecken von Aprath über Wuppertal-Sonnborn nach Müngsten gegeben. Für die Verkehrsbeziehungen vom Ruhrgebiet nach Solingen ist dieser Vorschlag weniger günstig; als Ausflugsstraße und in Richtung Remscheid erscheint er dagegen zweckmäßig. Im Generalbauungsplan liegen die vorgeschlagenen Siedlungskerne im Norden und Osten der Stadt sowie die Erweiterungen der Vororte Ronsdorf und Vohwinkel sehr günstig. Die Auswahl der künftigen Großgewerbegebiete und die Grünflächenverteilung sind zweckmäßig. Der Talstraßenzug ist im Großen und Ganzen klar geführt und hinsichtlich der räumlichen Gestaltung der an ihr vorgesehenen Platzanlagen gut gelöst. ...Die Anordnung des neuen Stadtplatzes bei der Haspeler Brücke ist zweckmäßig; sie ist architektonisch ebenso wie verkehrstechnisch gut gestaltet und durchgearbeitet"²⁰.

Sechs Wochen nach der Preisverleihung beginnt der 2. Weltkrieg. Aufgrund der anerkannten Verkehrsprobleme muss die Planung in Wuppertal nicht eingestellt werden, sie wird im Gegenteil als "kriegswichtig" eingestuft und soll zügig vorangetrieben werden. Ein besonderer "Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Wuppertal" vom 20.12.1940 bestätigt die Dringlichkeit und anerkennt Wuppertal als Stadt, auf die das Gesetz über die Neugestaltung deutscher Städte Anwendung finden soll²¹. Preisträger und Stadt arbei-

¹⁸ Vgl. Walter Bangert, a.a.O., S. 5 f

¹⁹ Vgl. die Erläuterungen auf der Plandarstellung.

²⁰ Vgl. Niederschrift über die Verhandlungen des Preisgerichts im Wuppertaler Städtebauwettbewerb, S. 11 (vervielfältigtes Manuskript)

²¹ Vgl. C. Steckelings: Stadtplanung 1938, a.a.O.

ten auch in den ersten Kriegsjahren weiter an der Planung, konzentrieren sich allerdings im Wesentlichen auf die Durchplanung der Talstraße²².

Die Bombennächte vom 29./30.5. und 24./25.6.1943 beenden diese Planung endgültig. Die Stadt liegt in Trümmern. 52.700 Wohnungen, 38 % aller Wohnungen, sind zerstört oder doch schwer beschädigt. Besonders stark betroffen sind die Innenstädte von Elberfeld und Barmen sowie der gesamte Talraum zwischen Arrenberg und Oberbarmen.

4. Die Sonderpolizeiverordnung von 1939²³

Die Sonderpolizeiverordnung ist zwar kein Instrument zur Umsetzung von neuen Planungskonzepten, da sie Grundlage für die Genehmigung von Bauvorhaben innerhalb der vorhandenen Baugebiete ist und daher im Wesentlichen die städtebauliche Situation widerspiegelt. Die Sonderpolizeiverordnung von 1939 greift allerdings einige der Planungsvorstellungen bereits auf. So ist im Bereich Unterbarmen/Haspel bis zum Polizeipräsidium zwischen Wupper und Eisenbahn ein Geschäftsgebiet ausgewiesen, das größer als das von Elberfeld ist. Verschiedene, im Wettbewerb als Gemeinschaftssiedlungen vorgeschlagene Gebiete sind zumindest in Teilen bereits als Baugebiete ausgewiesen: Brempkamp und Lüntenbeck in Vohwinkel, Einern in Barmen. Wahrscheinlicher ist allerdings, dass in den Wettbewerbsbeiträgen bereits von der Stadt verfolgte Planungsansätze aufgegriffen und weiterentwickelt wurden.

II. Wiederaufbau in den 50er Jahren

1. Verkehrskonzept als erste Grundlage der städtebaulichen Planung

Die zerstörte Stadt bedeutet für die Menschen Wohnungsnot, Arbeitslosigkeit und Hungersnot, bietet der Planung aber auch die Chance des Neuanfangs bzw. der schnellen Realisierung von vorhandenen Konzepten. Allerdings, oberste Priorität hat sicherlich bei den herrschenden katastrophalen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen der Wiederaufbau, der nicht behindert werden darf. Zudem sind in diesen Zeiten normalerweise langfristige Perspektiven und kosten-trächtige Zukunftsvisionen wenig gefragt.

Die Visionen der Vorkriegsplanung einer neuen Stadt mit einem monumentalen neuen Mittelpunkt überleben das Kriegsende nicht. Bestand hat allerdings die Überzeugung, dass die Zukunft Wuppertals von einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zuvörderst vom Bau der neuen Talstraße abhängt. Auch die Mitglieder des am 13. Oktober 1946 gewählten neuen Stadtrates, insbesondere der Oberbürgermeister Robert Daum, halten über alle Parteien hinweg den Ausbau der Talstraße für die wichtigste Aufgabe der Stadtentwicklung. So wird denn bereits 1946, in einer Zeit, in der die Stadt und ihre Einwohner im wahrsten Sinne des Wortes ums Überleben kämpfen, als erstes der Generalverkehrsplan mit dem Talstraßenzug als Kern der Wiederaufbauplanung überarbeitet und den neuen Bedingungen angepasst: auf die Anforderungen der erwarteten Verkehrsentwicklung reduziert und allem Repräsentativen und Monumentalen entkleidet. Am 21. Juni 1947 wird der Ausbau der Talstraße einstimmig vom Rat der Stadt beschlossen. In seinem Schlusswort stellt Oberbürgermeister Robert Daum fest: "Damit haben wir wohl eine zwanzigjährige Planungsarbeit zum Abschluss gebracht, die zeitweise großwahnhaftig gewesen ist, heute aber auf ein normales Maß zurückgeführt wurde. Ich will dabei dem Wunsch Ausdruck geben, dass wir alle noch möglichst viel von der Durchführung dieser Talstraße erleben möchten. Sie voll zu erleben ist, glaube ich, keiner in diesem Kreis jung genug"²⁴.

²² Vgl. H. Heyken: Der Rat beschließt den Bau der Talstraße, a.a.O., S. 18. Im Stadtarchiv ist unter G 1280 ein umfangreicher Schriftverkehr archiviert.

²³ Vgl. Bauliche Nutzbarkeit nach der Sonderpolizeiverordnung von 1939, Plan beim Stadtplanungsamt

²⁴ Vgl. Stenografisches Protokoll der Ratssitzung vom 25.6.1947, S.61

Die Trasse der Talstraße folgt vom Tannenbergrück im Westen bis Oberbarmen im Osten weitgehend dem aus dem Wettbewerb konzipierten Verlauf²⁵, ist aber mit 35 m etwas schmaler als die Vorkriegsplanung, was Verwaltung und Rat für das gerade noch vertretbare Minimum halten, um den zukünftig erwarteten Verkehrsverhältnissen gerecht werden zu können. Zum Planungskonzept gehört auch der Ausbau wichtiger Querverbindungen. Neben der Verbreiterung vorhandener Straßenzüge ist auch die Schaffung einer neuen Verbindung zwischen Ronsdorfer Straße und Friedrich-Engels-Allee, der "Abstieg Bendahl" ein Bestandteil der Planung. Das bereits im Detail durchgeplante Projekt, das einen Großteil des Trümmerschutts aufnehmen soll, wurde auf der gleichen Sitzung des Rates am 25. Juni 1947 beschlossen.

Während dieser Teil der Planung nie realisiert und nach langem hin und her am 30. Oktober 1984 endgültig per Ratsbeschluss aufgegeben wurde, wird die Talstraße auf der Grundlage dieses Beschlusses von 1947 geplant und gebaut. Die Straßenbegrenzungslinien für die neuen breiteren Straßen werden in Fluchtlinienplänen festgelegt. Art und Maß der Nutzung und Bebauung beiderseits dieser Straßentrassen wird aber nur ausnahmsweise - wie, z. B. am Haspel und im Barmer Zentrum - geplant. Der Wiederaufbau erfolgt abseits der neuen Straßen auf den alten Strukturen. Allein der Straßenbau bestimmt und prägt mithin die neuen Stadtstrukturen.

Die ersten beiden Bauabschnitte der Talstraße, die ab 1950 gebaut wurden, waren Brausenwerth - Barmer Straße/Hofkamp in Elberfeld und die Höhne in Barmen. Als letzter Bauabschnitt wurde 1972 ein Teilstück der Friedrich-Engels-Allee zwischen Martin-Luther-Straße und Engelsstraße fertig gestellt. Der Ausbau der zugehörigen Verbindungsstraßen zog sich sogar bis 1983 hin. Nicht mehr ausgebaut wurde, nach langen Jahren heftigen Streits der letzte Abschnitt der Friedrich-Engels-Allee zwischen Martin-Luther-Straße und Plüschowstraße wegen des hier noch weitgehend erhaltenen alten Stadtbildes mit denkmalwerten Häusern entlang der baumbestandenen Straße – die Prioritäten zwischen Verkehr und Stadtbild hatten sich inzwischen verändert.

Die Talstraße veränderte die Stadtstruktur erheblich. Die Straße schlägt nun eine breite Schneise durch das Tal, verteilt als Hauptverkehrsachse funktionsgerecht den örtlichen Ziel- und Quellverkehr. Allerdings, der Verkehr füllte die Straßen schneller als sie gebaut werden konnten. Die Vision einer "verkehrsgerechten" Stadt, als Ziel von der Verkehrsplanung bis in die 70er Jahre hinein verfolgt, ließ sich mit der Talstraße und dem zugehörigen Hauptverkehrsstraßennetz nicht erreichen.

Die neuen breiten Straßen verdrängten viele Wohnungen und Betriebe aus dem Tal. In Elberfeld wurde ein ganzer Stadtteil zwischen City und Südstadt nicht wieder aufgebaut, in dem vor dem Krieg in über 1.000 Wohnungen 3.000 - 4.000 Menschen gelebt und weitere 1.000 in den Hotels, Bürohäusern, Geschäften und kleinen Betrieben gearbeitet haben mögen. Die Verbreiterungen kosteten weitere ungezählte Wohnungen, Geschäfte und Gewerbeareale. Sie leistete damit auch einen Beitrag zur Entleerung der Talsohle und zur Verschiebung der Siedlungsschwerpunkte in neue Siedlungsgebiete auf den Höhen am Stadtrand. Zentrale Bereiche insbesondere der Stadtzentren (Döppersberg/Brausenwerth in Elberfeld und Alter Markt in Barmen) wurden Verkehrsflächen und verloren ihre Urbanität, die durch den Wiederaufbau nicht wiedergewonnen werden konnte²⁶. Mit dem Ausbau der Straße entstand eine neue stadtbildprägende Bebauung vom Robert-Daum-Platz über Sparkassenturm, Gerichts-Hochhaus bis hin zur nicht realisierten Hochhausbebauung am Bahnhof Oberbarmen, dem "Osttor". Die neue Bebauung bietet allerdings nur in wenigen Fällen auch neue Originalität. So hat die Talstraße mit den vielen Abbrüchen kriegsverschonter Altbauten bzw. deren Modernisierung wohl mehr dazu beigetragen, dass die Stadt ihr eigenes Gesicht verlor und ein neues nicht gewann.

²⁵ Zur ausführlichen Darstellung von Planungsprozess und der Durchführung vgl. H. Heyken: Der Rat beschließt den Bau der Talstraße, a.a.O.

²⁶ Vgl. hierzu H.J. de Bruyn-Ouboter: Der Verlust der Mitte - Zur Bedeutung der Luftangriffe für Urbanität und Stadtplanung Wuppertals. In: Herbert Pogt (Hrsg): Vor fünfzig Jahren - Bomben auf Wuppertal, Wuppertal 1993, S. 104-129.

Die neue Straße erlaubte auf der anderen Seite allerdings auch die Einrichtung der großen Fußgängerzonen in Elberfeld (1967 - 1971) und Barmen (1971 - 1978). Wenn auch in Elberfeld der City-Ring aus dem Wettbewerb nicht zur Ausführung kam und nun die ausgebaute Gathe die City im Osten begrenzt, so war die große Talstraße doch die wichtigste Voraussetzung dafür, diese beiden wichtigsten Einkaufszentren der Stadt frühzeitig mit einer attraktiven Gestaltung den modernen Anforderungen einer neuen Urbanität anpassen zu können.

2. Leitplan 1952

Auf der Grundlage des zunächst überarbeiteten Generalverkehrsplans und der vorrangig durchgeplanten und auch begonnenen Talstraße wurde dann ab 1950 auch ein Leitplan erarbeitet. Das Aufbaugesetz NW von 1950 fasste die bisher getrennten Verfahren von Fluchtlinienplänen und Wirtschaftsplänen zusammen und schuf mit Leitplan und daraus zu entwickelnden Durchführungsplänen sowie der Möglichkeit der Festlegung von Aufbaugebieten neue Instrumente für die Stadtplanung. Der Leitplan, der "die beabsichtigte und z.Zt. voraussehbare städtebauliche Entwicklung des Wuppertaler Stadtgebietes wiedergibt", wurde nach Abschluss des Aufstellungsverfahrens am 25. Juli 1952 vom Rat der Stadt beschlossen²⁷.

Die Planungsaussagen bauten - wie bereits ausgeführt - insbesondere im Bereich Verkehr auf den Ergebnissen des Wettbewerbs von 1939 und der nachfolgenden weiteren Konkretisierung auf. Das Konzept sieht seither den Ausbau der Talstraße, den Bau von Entlastungsstraßen im Norden und Süden sowie den Ausbau von Querverbindungen zwischen diesen neuen Ost-West-Magistralen vor. Neben der Talstraße, deren Ausbau 1950 in Angriff genommen wurde, und der Verbreiterung bzw. Neuplanung von Querverbindungen (Projekt Bendahl) sind zwei Entlastungsstraßen im Norden und im Süden vorgesehen. Die "Nördliche Entlastungsstraße" - geplant bereits seit Mitte der 30er Jahre (Gutachten von Prof. Blum, 1936) - folgt nunmehr im Westen zunächst dem Westring bis zu einem vorgesehenen Verteilerkreis in Sonnborn, führt dann über den Deutschen Ring, Otto-Hausmann-Ring, einer Parallelstrecke zur Nüller Straße zur August-Bebel-Straße, quert mit einem geplanten Viadukt die Uellendahler Straße zur Sanderstraße, führt von hier aus als Neubautrasse nördlich der Barmer Krankenanstalten und der Nordparks zur Märkischen Straße, um von hier wieder den Straßen Eynern/Mollenkotten zur geplanten Autobahnanschlussstelle Wuppertal-Nord²⁸ zu gelangen. Die hier vorgesehene Trassenführung entspricht bereits weitgehend der späteren Planung der B 326 (jetzige A 46). Zur "Südlichen Entlastungsstraße" sollten die vorhandenen Straßenzüge südlich der Märkischen Eisenbahnstrecke ausgebaut werden: Schwarzer Weg, Viehhofstraße, Weststraße; Blankstraße, Hesselberg, Siegesstraße, Zeughausstraße, Heckinghauser Straße. Das Projekt Bendahl würde diese Entlastungsstraße mit der neuen Anbindung der Ronsdorfer Straße mit der Talstraße verknüpfen. Auf überregionaler Ebene waren keine neuen Verbindungen nach Remscheid und Solingen sowie zum Ruhrgebiet vorgesehen. Das Verkehrskonzept des Leitplans beschränkte sich auf die bereits so lange geplante Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse und den Anschluss an das Autobahnnetz - die Planung der 30er Jahre.

Bei der Ausweisung neuer Wohnsiedlungs- und Gewerbegebiete ist allerdings Abschied genommen worden von den großen Erweiterungs- und Umgestaltungsplänen der Vorkriegszeit. Von der neuen repräsentativen und monumentalen Stadtmitte an der Talstraße bleibt der Gedanke, dass der weitgehend geradlinige Teil der Straße zwischen Gericht und Opernhaus eine Bebauung ermöglicht, "die zum städtebaulichen Bindeglied zwischen den Stadtteilen Elberfeld

²⁷ Zur Rechtsgrundlage schreibt der Erläuterungsbericht zum Leitplan der Stadt Wuppertal (S. 1): "Der Leitplan ist entwicklungsmäßig auf den historischen Fluchtlinienplänen und insbesondere auf dem Wirtschaftsplan nach dem Gesetz über die Aufschließung von Wohnsiedlungsgebieten vom 22. September 1933 und 27. September 1938 (RBBl. 1 1933 S. 659, 1938 S. 1246) aufgebaut. Der Leitplan tritt jetzt an die Stelle des bisher gültigen Wirtschaftsplanes, auch unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Planung, die sich aus dem Gesetz über die Durchführung der Bodenreform und Siedlung in Nordrhein-Westfalen - Bodenreformgesetz vom 16. Mai 1949 (G.u.V.Bl. S. 84 vom 1. Juni 1949) herleitet". Rechtsgrundlage des Leitplanes ist das Aufbaugesetz Nordrhein-Westfalen, §§ 5 ff in Verbindung und Art. 4-8 der 1. Durchführungsverordnung zum Aufbaugesetz - GV.NW S78 vom 3.6.1950 und GV.NW S. 95 vom 28.6.1950".

²⁸ Der Bau der Autobahn Leverkusen - Dortmund/Kamen wurde zwar noch vor dem Krieg begonnen auf einer Trassenführung, die in den 30er Jahren wesentlich von Otto Schillinger mitgestaltet worden war. Der Bau war aber während des Krieges eingestellt worden. Nach dem Krieg wurde die Autobahn ab 1955 weitergebaut und 1960 fertig gestellt. Die heutige A. 43 von Wuppertal-Nord nach Bochum (Münster) war zunächst als Neubau der B 51 geplant; sie wurde 1967 fertiggestellt.

und Barmen gestaltet werden muss"²⁹. In späteren Jahren wurde daraus die Vorstellung einer "Tertiärachse" entwickelt. Ausgefüllt durch konkrete Planungen oder Projekte wurden diese Vorstellungen nie so richtig. Entlang dieser "Achse" entstanden nach dem Krieg neu die Kaufmännischen Berufsschulen an der Bundesallee (1953), das Schauspielhaus (1966 eröffnet), das Berufsschulzentrum am Haspel (1966), das Engelshaus/Museum für Frühindustrialisierung (1970/1983) sowie Bank- und Verwaltungsgebäude zwischen Opernhaus und Altem Markt.

Hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung wird im Leitplan bei einem Bestand von 360.630 Einwohnern (1950) zukünftig mit einer Zunahme auf 400.000 Einwohner gerechnet. Für dieses Bevölkerungswachstum wird eine Erweiterung der Wohnbauflächen um zunächst 182,2 ha an Standorten vorgesehen, für die bereits entsprechende Entwicklungstendenzen erkennbar sind und eine Erschließung gesichert ist. Hier werden die bereits vorhandenen Siedlungsansätze aufgenommen, die z.T. bereits in der Sonderpolizeiverordnung von 1939 vorhanden sind und ggfls. arrondiert: oder erweitert. Größere neue Wohnsiedlungsgebiete sind: der Wilhelming und Schwabhausenfeld in Cronenberg; Kurfürstenstr./Monhofsfeld, Schenkstraße und Flächen westlich der Marktstraße in Ronsdorf; Hilgershöhe/Klingholzberg und Schmitteborn (Starenschloß) in Langerfeld; Norrenbergstraße/Plückersburg und Hammesberg in Heckinghausen; Nützenberg (Weyerbuschweg) und Rhönstraße, Am Wasserturm und südlich des Westfalenweges in Elberfeld; Lüntenbeck und Brempkamp in Vohwinkel als besondere Kleinsiedlungsgebiete.

Darüber hinaus sind im Leitplan weitere 314,3 ha Wohnbaulandreserven dargestellt, die allerdings voraussichtlich erst im Laufe der weiteren Entwicklung erschlossen werden müssen. Als Reservebauland sind die folgenden Bereiche vorgesehen: am Deutschen Ring (Kirberg), am Nützenberg (Hacklandweg), südlich Otto-Hausmann-Ring, Holländische Heide zwischen Hainstr. und Nevigeser Str., im Uellendahl zwischen Vogelsangstraße/ Westfalenweg/ Uellendahler Straße, westl. Gennebrecker Straße, Windhukstraße, südlich der Schwelmer Straße, am Kothen, Rehsiepen in Ronsdorf, in der Korzert in Cronenberg und Boltenberg in Sonnborn.

Außer dem Wiederaufbau ist ein weiterer Ausbau der öffentlichen Infrastruktur nicht vorgesehen, soweit es sich nicht um notwendige Einrichtungen für die neuen Wohnbaugebiete handelt. Geschäftsgebiete sind in Elberfeld und Barmen, den beiden großen Stadtzentren, ausgewiesen. Dabei ist bei einem Bestand von 33,3 ha eine Erweiterung um insgesamt 48,4 ha vorgesehen, also mehr als eine Verdoppelung. Erweitert wird vor allem das Geschäftsgebiet in Elberfeld, das nun vom Robert-Daum-Platz bis zum Haspel unter Einschluss des Wupperbogens reicht. In Barmen wird mit der erweiterten Ausweisung vor allem dem neuen Geschäftsansatz in Oberbarmen entlang der Berliner Straße, der hier nach dem Krieg durch konzentrierte Ansiedlung von Geschäften, die wegen des Ausbaus der Talstraße verlagert werden müssen, entsteht. Diese Erweiterung erfolgt, da davon ausgegangen wird, dass entlang des neuen Talstraßenzuges auch neue Geschäftslagen und Konzentrationen von Verwaltungsgebäuden entstehen werden.

Im gewerblichen Bereich sind nur Industriegebiete dargestellt, die der Erweiterung, Verlagerung oder Ansiedlung von Großbetrieben dienen, die aufgrund ihres Flächenbedarfs oder ihres Störungsgrades nicht im übrigen Baugebiet untergebracht werden können. Solche Industriegebiete sind 1950 im Umfang von 1.511 ha vorhanden. Die geplanten Erweiterungsgebiete umfassen weitere 156 ha. Sie liegen nördlich des Deutschen Ringes in der Varresbeck, in Clausen, in Uellendahl südlich der Uellendahler Straße, auf Hatzfeld in Barmen und in Langerfeld beiderseits der - noch nicht vorhandenen - Autobahn mit der damals noch zwischen Eisenbahn und Schwelmer Straße geplanten Anschlussstelle an der Fleute und - längerfristiges Reservegelände - auf dem ehemaligen Flugplatz. Zur Entwicklung der vielen Klein- und Mittelbetriebe enthält der Leitplan keine Aussagen. Es wird offenbar unterstellt, dass für sie an Standorten innerhalb der vorhandenen Baugebiete ausreichend Entwicklungschancen bestehen.

²⁹ Vgl. Erläuterungsbericht zum Leitplan der Stadt Wuppertal, a.a.O., S. 12

In der nachträglichen Bewertung erweist sich der Leitplan nicht als die große Planungskonzeption für die zukünftige Entwicklung Wuppertals. Die Gemeinde war nach dem Aufbaugesetz verpflichtet, einen Leitplan aufzustellen. Und mehr als eine Pflichterfüllung war es offensichtlich auch nicht - eine Zusammenfassung der aktuell für den Wiederaufbau vorliegenden Planungen, im Kern die Generalverkehrsplanung, ohne eine weiterreichende städtebauliche Perspektive.

Der Leitplan enthält die nach 1946 entwickelte Konzeption für eine durchgreifende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, die nach wie vor als entscheidende Voraussetzung für die weitere Entwicklung der Wirtschaft gesehen wird und deshalb im Mittelpunkt aller planerischen Überlegungen steht. In relativ begrenztem Umfang wird die Erweiterung der Stadt vorgesehen mit dem Schwerpunkt im Bereich Uellendahl. Weitergehende konzeptionelle Überlegungen zur Ausgestaltung dieser Erweiterung z.B. im Rahmen einer eigenständigen Stadtteilentwicklung mit eigenem Zentrum und ausreichendem Arbeitsplatzangebot sind dem Leitplan nicht zu entnehmen. Dies mag vor dem zeitlichen Hintergrund durchaus verständlich sein. Die wichtigste Aufgabe war sicherlich der Wiederaufbau der Stadt. Aber gerade hier werden mögliche Chancen nicht genutzt. Der Leitplan macht keinerlei Aussagen zu einer veränderten Siedlungsstruktur, ihrer möglichen oder notwendigen Anpassung an zukünftige Entwicklungen. So wird die für Wuppertal typische Gemengelage nicht als Problem der Stadtentwicklung und möglicher Hemmschuh der wirtschaftlichen Entwicklung erkannt, geschweige denn konzeptionelle Ansätze für eine frühzeitige Problemlösung entwickelt. Nicht angesprochen werden auch Probleme, die sich aus der dichten Bebauung und der Immissionsbelastung im Tal ergeben, die dann bereits Ende der 50er Jahre zur Feststellung eines großen Sanierungsbedarfes führen. Der Leitplan übernimmt die Vorkriegs-Siedlungsstruktur undifferenziert als "Baugebiet" für Wohnungen und Gewerbe. Hier bestimmt dann schließlich die Sonderpolizeiverordnung von 1939 im Detail den Wiederaufbau - auf den alten Strukturen. Veränderungen, die sich in den folgenden Jahren ergeben, erfolgen im wesentlichen ungeplant und zufällig anhand von Einzelentscheidungen wie z.B. Betriebsaufgaben mit nachfolgender Wohnbaunutzung mit dem Ergebnis einer allmählichen Entflechtung von Betrieben und Wohnungen. Anders ausgedrückt: Der Wiederaufbau der Stadt erfolgt planerisch ausschließlich auf der Grundlage der Verkehrsplanung. Die neuen Straßenzüge, insbesondere aber die Talstraße prägt die ansonsten alte Stadt- und Siedlungsstruktur.

Ende der 50er Jahre aber wird der auf den Wiederaufbau ausgelegte Leitplan endgültig von der Entwicklung überrollt. Das rasche Wachstum von Wirtschaft und Bevölkerung erfordert große neue Erweiterungsflächen, die der Leitplan nicht vorgesehen hat.

III. Die 60er Jahre - Zeit der Stadterweiterung

1. Sonderbauordnung von 1961

Als erstes wird eilig eine neue Sonderbauverordnung erarbeitet und erlassen, die die Sonderpolizeiverordnung von 1939 ersetzt. Sie regelt die "Ausweisung von Baugebieten und die Abstufung der Bebauung für das Gebiet der Stadt Wuppertal" überall dort, wo eine geschlossene Bebauung, eine "im Zusammenhang bebaute Ortslage" (§ 34 BBauG), vorhanden ist. Für diese vorhandenen Siedlungsbereiche werden die Art der Nutzung (Kleinsiedlungsgebiet, reines Wohngebiet, Kleingewerbegebiet, Großgewerbegebiet, Geschäftsgebiet) sowie das Maß der möglichen Bebauung (Geschosszahl, Bautiefe) festgesetzt. Da dem allerdings weitgehend die vorhandene Nutzung zugrunde liegt, können nur in geringem Umfang Planungskonzepte über die Abgrenzung der einzelnen Nutzungsarten und das festgesetzte Maß der Nutzung in die Verordnung einfließen. Die Sonderbauordnung spiegelt daher weitestgehend die vorhandene städtebauliche Situation wieder, passt die Festsetzungen der inzwischen eingetretenen Entwicklung an. Sie ist kein Instrument zur Entwicklung und Darstellung neuer städtebaulicher Konzepte, sondern verfestigt eher die gegebene Situation, da etwaige planerische Änderungen schnell an die Entschädigungsproblematik stoßen. Nach dem neuen Bundesbaugesetz von

1960 ist eine solche Verordnung nur noch für eine Übergangszeit von maximal 20 Jahren möglich, die allerdings in Wuppertal auch voll ausgeschöpft wird.

2. Flächennutzungsplan 1963 - die Erweiterung der Stadt

Nach diesem Bundesbaugesetz ist "in dem Flächennutzungsplan für die gesamte Gemeinde die beabsichtigte Art der Bodennutzung nach den voraussichtlichen Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen darzustellen" (§ 5, Abs. 1 BBauG i.d.F.v. 1960). Der FNP bündelt daher die Entwicklungsvorstellungen der Stadt für einen Planungshorizont von 10 bis 15 Jahre. Er bündelt vor allem die räumlichen, flächenhaften Planungsüberlegungen, da er einen Rahmen für die Nutzung des Grund und Bodens und damit im Wesentlichen für die städtebauliche Entwicklung der Stadt setzt. In ihm spiegeln sich die Planungskonzeptionen wieder, die die Gemeinde anstrebt. Er ist die Fortentwicklung des Leitplans.

Der erste auf dieser neuen Rechtsgrundlage aufgestellte Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Wuppertal wurde Anfang der 60er Jahre erarbeitet, am 21. Oktober 1963 vom Rat beschlossen, 1966 vom Regierungspräsidenten genehmigt und erhielt nach seiner Veröffentlichung am 30. April 1967 Rechtskraft. Er ist nach den Bestimmungen des Bundesbaugesetzes ein "vorbereitender Bauleitplan", der selbst kein Baurecht schafft, aber Grundlage des "verbindlichen Bauleitplanes, des Bebauungsplanes, der aus ihm zu entwickeln ist. Der Flächennutzungsplan wird in Wuppertal aufgestellt "unter Leitung des Baudezernenten und unter Führung des Stadtplanungsamtes"³⁰. Baudezernent ist Prof. Friedrich Hetzelt und Leiter des Stadtplanungsamtes ist immer noch Otto Schillinger - die Kontinuität der Planung bleibt gewahrt.

Die Rahmenbedingungen der Planung sind gekennzeichnet durch ein hohes Wachstum. Die Bevölkerung ist zwischen 1950 und 1960 von 365.000 auf 419.000 Einwohner gewachsen, dem höchsten Stand bis dahin. Zwischen 4.000 und 5.000 Wohnungen werden jährlich gebaut. Die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge hat sich in den letzten 10 Jahren vervierfacht, 49.000 sind es 1960. Die Wirtschaft "boomt", es herrscht Vollbeschäftigung. Die ersten "Gastarbeiter" werden angeworben. Ein Ende dieses rasanten Wachstums ist nicht in Sicht. Es ist klar, dass ein neuer Flächennutzungsplan nur eine Aufgabe haben kann: es muss Raum geschaffen werden, um planerische Voraussetzungen für das weitere Wachstum zu schaffen - mehr Wohnbauflächen, mehr Gewerbeflächen, mehr Straßen.

Mit dem neuen FNP sollen "... dieser im Grunde gesunden Stadt ihre Lebens- und Erwerbsgrundlagen (.) erhalten und (.) verbessert (werden)"³¹. Dazu gehören vor allem:

- Die Bereitstellung ausreichender Gewerbeflächen für die Wuppertaler Wirtschaft. Im FNP sind rd. 530 ha neuer "großgewerbliche Industriefläche" dargestellt. Die Neuansiedlung von auswärtigen Betrieben wurde wegen der Knappheit an geeigneten Gewerbeflächen ausdrücklich nicht angestrebt, nur die ansässigen Betriebe sollen Entwicklungschancen erhalten³².
- Der Ausbau Wuppertals zu einer verkehrsgerechten Stadt als unabdingbare Voraussetzung für eine florierende Wirtschaft und positive Stadtentwicklung³³.
- Bereitstellung von Wohnsiedlungsflächen für 451.000 Einwohner als bevölkerungspolitisch und städtebaulich vertretbare oberste Grenze des Wachstums³⁴. Dafür wird ein zusätzlicher Bedarf von rd. 28.000 Wohnungen ermittelt. Im FNP vorgesehen werden 812 ha neue Wohnbauflächen³⁵.

Das Schwergewicht der vorgesehenen neuen Gewerbegebiete liegt in Nächstebreck zwischen Eisenbahnstrecke nach Hattingen und der Autobahn A 1. Hinzu kommen kleinere neue Gewer-

³⁰ Vgl. Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal, Erläuterungsbericht S. 1 ³² Vgl. ebenda, S. 2

³¹ Vgl. ebenda, S. 2

³² ³³ Vgl. ebenda, S. 3

³³ Vgl. ebenda, S. 3

³⁴ Vgl. ebenda, S. 4

³⁵ Vgl. ebenda, S. 54ff

begebiete am Westring in Vohwinkel, nördlich der Hatzfelder Straße in Barmen und Mühle in Ronsdorf sowie kleinere Erweiterungsflächen für vorhandene Gewerbegebiete.

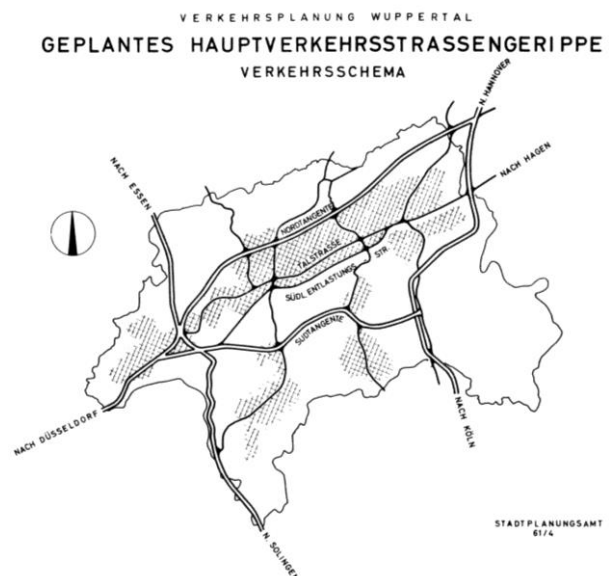
Große neue Wohngebiete werden dargestellt

- in Vohwinkel zwischen geplanter B 362/A 46 und Roßkamper Höhe/Stadtgrenze,
- in Elberfeld neben Uellendahl auch Katernberg,
- in Barmen Schellenbeck/Stahlsberg und Nächstebrecker Berg;
- in Langerfeld Hilgershöhe und Schmitteborn;
- in Cronenberg Mastweg;
- in Ronsdorf Rehsiepen.

Darüber hinaus wird der Bereich des Standortübungsplatzes als Wohngebiet vorgeschlagen. Da aber keine Einigung mit der Bundeswehr erzielt werden konnte, ist dieser Bereich von der Genehmigung ausgenommen worden.³⁶

Gleichzeitig wird aber auch bereits als eine neue Aufgabe der Stadtplanung "...die Beseitigung von wohnhygienischen Missständen in den überalterten und teilweise überbevölkerten Wohnvierteln"³⁷ erkannt. Insbesondere werden hier angesprochen die Elberfelder Nordstadt und der Sedansberg. In einer Karte sind in beträchtlichem Umfang erneuerungsbedürftige Wohngebiete dargestellt: Elberfelder Nordstadt, Teile des Ostersbaum, Vogelsaue, Bereich Simon-/Riemen-/Benzstraße, östlich Rödiger Straße, östlich Werléstraße, An der Hütte in Cronenberg, ein Gebiet nördlich der Sonnborner Straße und in Vohwinkel der Bereich Rottscheider Straße. Nach ersten Schätzungen aufgrund der Ergebnisse der Wohnungszählung 1961 wird mit fast 6.000 abbruchreifen Wohnungen und knapp 24.000 verbesserungsbedürftigen Wohnungen gerechnet. Eine Sanierung erscheint vor allem auch deshalb wichtig für die zukünftige Stadtentwicklung, weil "...diese Stadtteile durch ihre günstige Lage zu den Stadtzentren in einem außerordentlichen Maße dazu geeignet (sind), neben Wohnungen auch tertiäre Dienste aufzunehmen"³⁸. Die Sanierung sollte also auch dazu dienen; Platz zu schaffen für die erwartete Ausdehnung des Dienstleistungsbereichs um die bisherigen Zentren herum. Die Kerngebietsausweisung und damit die Zentren selbst wurden zunächst allerdings nicht erweitert gegenüber der Darstellung im Leitplan 1952, weil die darin noch verfügbaren Reserven als ausreichend angesehen wurden³⁹.

Ein deutlicher Schwerpunkt auch des FNP 63 bildet wiederum die Verkehrsplanung. Hier werden im Erläuterungsbericht die Grundlagen einer Generalverkehrsplanung zusammengestellt⁴⁰. Dabei wird davon ausgegangen, dass sich der Verkehr in den nächsten 20 Jahren verdoppeln wird und dass eine gute Verkehrsanbindung eine wesentliche Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum darstellt. Eine wesentliche Ursache für die Stagnation von Wirtschaft und Bevölkerung zwischen den Weltkriegen wird in der unzureichenden Verkehrsinfrastruktur für das neue Verkehrsmittel Automobil gesehen mit einem erheblichen Nachholbedarf. Auszubauen sind deshalb einmal die Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz (B 362 als Auto-



³⁶ Die damals angestrebte Umnutzung des Standortübungsplatzes wird nicht realisiert. Die Planung wird 1973 aufgegeben. Vgl. H. Heyken: Das große Wohnungsbauprojekt Nächstebreck.

³⁷ 38 Vgl. ebenda, S. 68ff

³⁸ Vgl. ebenda, S. 68

³⁹ Vgl. ebenda, S. 63

⁴⁰ Vgl. ebenda, S. 137 ff

bahnzubringer zur A 3, B 224 im Westen und B 51 im Osten der Stadt als Anbindung an das mittlere Ruhrgebiet). Zum andern geht es darum, den innerstädtischen Verkehr durch Entlastung der Talsohle zu entflechten. Hier wird das Konzept der Entlastungsstraßen mit der nördlichen Entlastungsstraße (B 362), einer weiteren Entlastungsstraße nördlich der damaligen Stadtgrenze (B 7 n), der südlichen Entlastungsstraße (südlich der Märkischen Eisenbahn) sowie einer Südtangente (L 418/419), verbunden mit leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindungen weiter ausgearbeitet und konkretisiert.

Im Bereich des ÖPNV wird auf den Bus gesetzt, das Straßenbahnnetz wird zwar nicht ganz aufgegeben, aber auf die Talsohle reduziert. Das bereits seit Mitte der 50er Jahre von den WSW betriebene Stilllegungs- und Umstellungsprogramm wird übernommen und planerisch weitergeführt.

Aufgegriffen wird die bereits vor dem Krieg entwickelte Vorstellung, dass zur Verkehrsinfrastruktur einer Industriestadt auch ein Flugplatz gehöre. Stadt und Wirtschaft lassen 1961 ein Gutachten darüber anfertigen, in dem als Standort die Flächen nördlich Jägerhaus/Marscheid vorgeschlagen werden⁴¹. Im Plan selber wird der Standort allerdings nicht dargestellt.

Der FNP steckt den Rahmen für eine großzügige Stadterweiterung. Sie erschien angesichts der gegebenen Entwicklungstendenzen - die Wachstumseuphorie der Wirtschaftswunderjahre war ungebrochen - zwingend notwendig. Diese Phase der Stadterweiterung hatte praktisch bereits Ende der 50er Jahre mit dem Beginn des Ausbaus des neuen Stadtteils Uellendahl begonnen. Die Südhänge Elberfelds und Barmens, die sog. "Sonnenterrasse", sowie der Süden Vohwinkels werden die großen Siedlungsgebiete der 60er Jahre. Die Straßenplanung erhält eine neue Dimension. Die Sorge, angesichts der rasanten Entwicklung des Verkehrs der Stadt wiederum keine für die wirtschaftliche Entwicklung ausreichende Verkehrsinfrastruktur schaffen zu können, führt zu Planungen, "...denen die Maßstäbe der Wuppertaler Stadtlandschaft ein monumentales Gepräge geben; sie sind jedoch durchaus wirtschaftlich begründet .. und sie entsprechen den Verkehrsanforderungen."⁴² Allerdings sind auch erste Ansätze einer stärkeren Innenentwicklung erkennbar mit dem Hinweis auf eine notwendige Stadterneuerung in den großen, alten Wohnquartieren, die von den Kriegszerstörungen weitgehend verschont worden waren und den nach der Deckung der dringendsten Wohnbedarfe steigenden Ansprüchen an Wohnqualität und Wohnumfeld immer weniger genügten. Dieses Problem stand aber zunächst zurück hinter dem Wohnungsneubau in den neuen Siedlungsgebieten, bekommt erst Ende der 60er Jahre eine wachsende Bedeutung.

3. Ein Generalverkehrsplan

Die Verkehrsplanung allerdings strebt erst noch ihrem Höhepunkt entgegen mit dem seit 1964 in Arbeit befindlichen Generalverkehrsplan (GVP), der zunächst noch das Ziel einer verkehrsgerechten Stadt verfolgt⁴³. Auf der Basis der Entwicklungsvorstellungen des Flächennutzungsplans wird ein Verkehrsaufkommen prognostiziert, das eine erhebliche Erweiterung des Straßennetzes vorsieht.

Das Grundraster der bisherigen Planung bleibt bestehen. Ost-West-Achsen sind die B 7 im Tal, die B 326 im Norden, sowie die "südliche Entlastungsstraße" stadtnah am Südhang (mit Abstieg Bendahl) und die Südtangente auf den Südhöhen, beide über das 1970 bis zum Kiesberg fertiggestellte Anschlussstück mit der B 3.26 verbunden.

Die Lösungsvorschläge im Generalverkehrsplan (Entwurf 1970) sehen nun vor, zur Entlastung der Talstraße erstens die "südliche Entlastungsstraße" leistungsfähiger auszugestalten, nämlich anbaufrei und mit vier Fahrspuren. Sie wird damit zu einer zweiten Stadtautobahn, der Südhang Schnellstraße vom Kiesbergtunnel bis zum Anschluss an die östlich Schwelm geplante

⁴¹ Vgl. Erläuterungsbericht, S. 160 f.

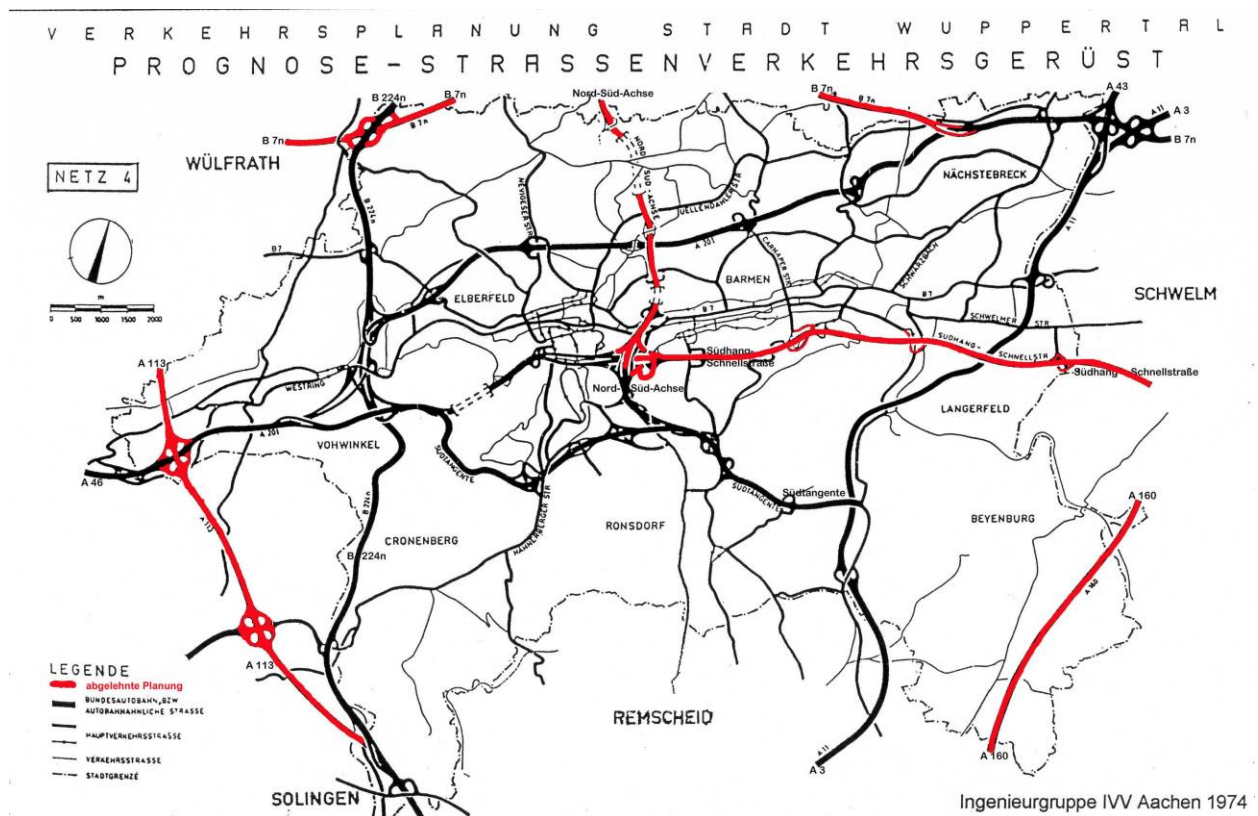
⁴² Vgl. ebenda, S. 3

⁴³ Vgl. Beitrag zur Verkehrsplanung der Stadt Wuppertal. In www.stadtgeschichte-wuppertal.de

Entlastungsautobahn (A 160) und würde oberhalb der Bebauung in Tunneln durch die Hügel und auf Brücken über die Täler führen müssen.

Zusätzlich wird zweitens auch eine neue Querachse vorgeschlagen. Im Raum Neviges plante der Landschaftsverband den Neubau einer Straße (L 430), die von der geplanten neuen Dü-Bo-DO Autobahn (A 44) bis zur Stadtgrenze im Bereich Untensiebeneick führen sollte. Diese Strassenplanung wurde verlängert bis zum "Abstieg Bendahl" und könnte so mit der Ronsdorfer Str. eine neue Nord-Süd-Achse bilden. Auch diese Strassenroute musste Höhenrücken in Tunneln und Täler auf Brücken queren, zum Schluss in einem Hardttunnel und einer langen Brücke über das Tal der Wupper geführt werden.

Der "Abstieg Bendahl" wuchs sich mit dieser Planung zu einem veritablen Autobahnkreuz mitten in der Stadt aus. Entlastet würden dabei die stark belasteten Knoten, vor allem auch der Döppersberg und die bisher darauf zu führenden Querverbindungen. Im Osten der Stadt wird in Konsequenz der aus der Nächstebreck Planung entstehenden zusätzlichen Belastung die B 51, die bisher in der dicht bebauten Schwarzbach liegt, mit einer neuen Trassenführung parallel zur Autobahn geplant⁴⁴.



Diese Vorschläge führten zu heftigen Debatten im Planungsdezernat und in den Fraktionen über Urbanität und die Funktion des Verkehrs in der Stadt. Am Ende blieb es bei dem bereits 1963 im Flächennutzungsplan entwickelten Grundnetz. B 362, L 418/419 und A 1 werden nun als Verkehrs- und Verteilerring um die Stadt gesehen⁴⁵. Zum Schließen dieses Ringes fehlt der Ausbau der L 418, insbesondere hier der neu zu bauende Abschnitt zwischen Kiesbergtunnel und Theishahn. Das wurde dann am 17. Mai 1976 so vom Rat beschlossen.

In den folgenden Jahren wurden dann auch weitere vorgesehene Straßenausbaupläne nicht mehr realisiert, weil sich die Vorstellungen über die urbane Stadt geändert hatten und zu veränderten Prioritäten führten:

⁴⁴ Die von 1968 bis 1972 geplante Großsiedlung Nächstebreck wird 1972 vom Rat abgelehnt, die neue, B 51 wird aber trotzdem 1983-88 gebaut.

⁴⁵ Vgl. Stadt Wuppertal: Die L 418 schließt den Ring, Wuppertal 1974.

- Die Idee einer Nord-Süd-Verbindung durch die Hardt und über das Tal wird bereits 1973 nach einer ersten groben Planung ad-acta gelegt.
- Die Planung der südliche Entlastungsstraße wurde 1973/74 aufgegeben.
- Auf den abschließenden Ausbau der Friedrich-Engels-Allee zwischen Polizeipräsidium und Plüschowstraße wird 1978 mit dem Erhaltungsbeschluss des Rates verzichtet.
- Der Abstieg Bendahl wird 1984 endgültig aufgegeben.
- Auch die Verbindung von Unterdörnen bis Hünefeldstraße als Teil der nördlichen Entlastungsstraße für die Friedrich-Engels-Straße wurde nicht mehr gebaut. Stattdessen entstanden in der geplanten Trasse neue Wohn- und Geschäftshäuser sowie ein Spielplatz an der Loher Brücke.
- 1985/86 wird der Rückbau der Talstraße geplant. Der erste Bauabschnitt wird 1989-91 gebaut, der zweite 1992-94.
- Zuvor war auf der überregionalen Ebene bereits 1976 die Planung der A113/A31 und 1986 die der B7n aufgegeben worden.

IV. Die 1970er/80er Jahre - Stadterneuerung und Innenentwicklung

Nach der Aufstellung des Flächennutzungsplans ändern sich die Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung. Die Einwohnerzahl erreicht 1963 mit 423.453 Bewohner ihren Höchststand. Von da an geht's bergab trotz der Eingemeindungen von 1970 (Erlenrode) und 1975 (Dönberg/Schöller/Dornap). Mitte der 60er Jahre führt die erste Rezession der Nachkriegszeit, in Wuppertal durch die beginnende Strukturkrise der Textilindustrie verschärft, zu einem Bruch in dem bisherigen ständigen Wirtschaftswachstum. Zum Ende des Jahrzehnts werden auch Folgen der Stadterweiterung für die Stadtstruktur deutlicher sichtbar: Entleerung der Innenstädte, wachsender Verfall in den alten Wohngebieten, Einzug neuer, sozial schwächerer Bevölkerungsgruppen - insbesondere nun zuwandernde ausländische Arbeitskräfte - in die alten zentrennahen Wohngebiete, Entstehung neuer Verkehrsbedürfnisse und Anforderungen an die Infrastrukturerweiterungen aufgrund der Randwanderung. Die Vorlage des Prognos-Gutachtens 1969 zur Sanierung der Eberfelder Nordstadt leitet eine stärkere Innenentwicklung ein.

Ein zweites wichtiges Datum für die beginnenden Zweifel an der Planungskonzeption der Stadterweiterung war die Entscheidung des Rates von 1973, keine Satellitenstadt in Nächstebreck zu bauen. Dieses aus dem Flächennutzungsplan entwickelte und seit Ende der 60er Jahre sehr konkret geplante Vorhaben führte zu heftigen Auseinandersetzungen innerhalb von Rat und Verwaltung. Die Befürworter glaubten, den prognostizierten großen Wohnungsbedarf von über 41.000 Wohnungen, die in den nächsten 10 Jahren bis 1980 gebaut werden müssten⁴⁶, nur durch eine starke Konzentration wie in dies eine Projekt mit über 10.000 Wohnungen für bis zu 30.000 Menschen befriedigen zu können. Die Kritiker dagegen sahen bei zukünftig abnehmenden Bevölkerungszahlen eine weitere Entleerung der Wohngebiete in der Talsohle sowie die sozialen Probleme einer großen Trabantenstadt am Stadtrand. Der Wohnungsbedarf solle besser an verschiedenen Standorten innerhalb oder doch am Rande der bisherigen Siedlungsgebiete unter Nutzung der vorhandenen Infrastruktur befriedigt werden. Nach der Ablehnung des Projektes durch den Rat verabschiedete sich der damalige Oberstadtdirektor und Projektbefürworter Werner Stelly frustriert in den vorzeitigen Ruhestand.⁴⁷

Die Stadt brauchte neue Planungsperspektiven für eine Zukunft ohne Bevölkerungswachstum.

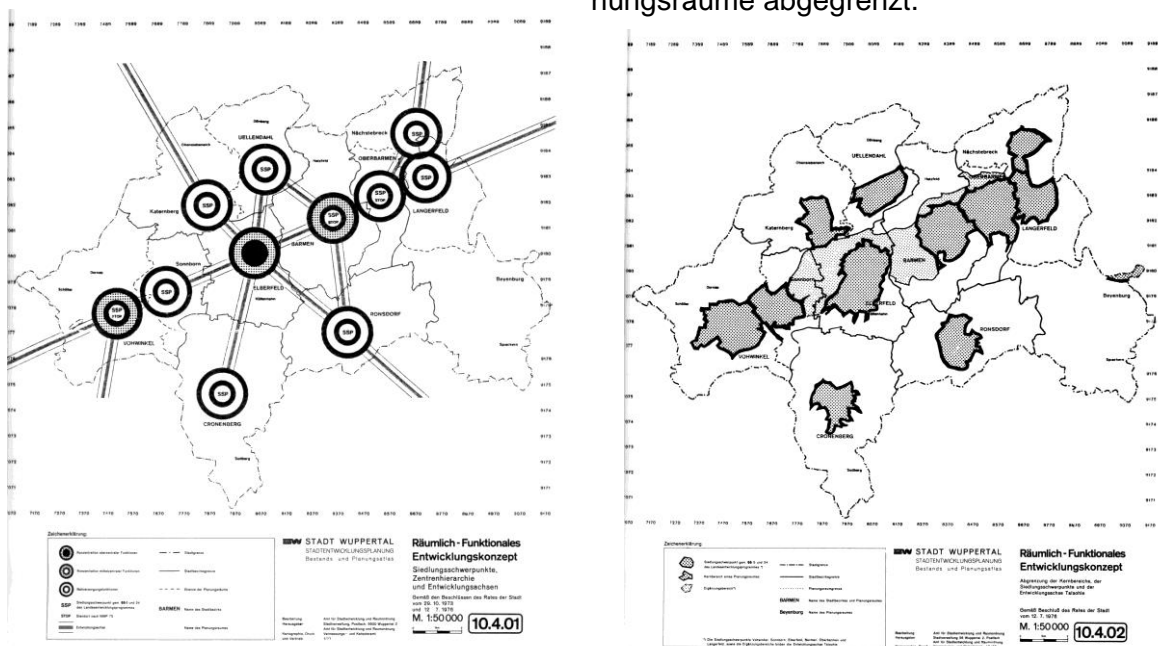
1. Räumlich-Funktionales Entwicklungskonzept 1973

⁴⁶ Prognostiziert im Gutachten der Prognos AG: Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Wuppertal. Basel Juni 1969.

⁴⁷ Vgl. H. Heyken: Das große Wohnungsbauprojekt Nächstebreck. In: Geschichte im Wuppertal, 12. Jg. 2003, S.122ff. www.stadtgeschichte-wuppertal.de

Nach dem Schock der ersten Nachkriegsrezession war bereits 1966 in Wuppertal als eine der ersten Städte Nordrhein-Westfalens die Stadtentwicklungsplanung gegründet worden, um neue Perspektiven für die weitere Entwicklung der Stadt zu entwickeln. Joachim Ahlemann war zunächst Leiter des neuen Stabes und wurde ab 1969 nach seiner Wahl zum Beigeordneten auch der zuständige Dezernent für diese neue Aufgabe. Er war denn auch maßgeblich an der Nächstebreck-Wende beteiligt.

1973 wurde als Weiterentwicklung der in der Nächstebreck-Debatte entwickelten Planungsüberlegungen das Räumlich-Funktionale Entwicklungskonzept als Grundlage der weiteren Stadtentwicklungsplanung vorgelegt und am 29. Oktober 1973 vom Rat beschlossen⁴⁸. Anders als die vorhergehenden Pläne bildet es zunächst nur ein erstes grobes Grundgerüst für raumwirksame Einzelentscheidungen. Es entwickelt aus der historisch entstandenen Siedlungsstruktur ein mehrpoliges, abgestuftes Zentralsystem mit zugehörigen Versorgungsbereichen. Auf der Grundlage dieses Zentralsystems wird das Stadtgebiet in Teilräume (Planungsräume) gegliedert. Während für Vohwinkel, Cronenberg und Ronsdorf die Abgrenzung von 1929 aufgegriffen wird, werden die neuen nördlichen Siedlungsgebiete Elberfelds (Uellendahl und Katernberg) als eigenständige Teilräume mit ihren spezifischen Versorgungsansprüchen verstanden. Aus Barmen werden Langerfeld und Nächstebreck sowie Beyenburg als eigenständige Planungsräume abgegrenzt.⁴⁹



Als grundlegende Ziele für die Entwicklung der Stadt werden im Entwicklungskonzept formuliert:

- Erhaltung einer funktionsfähigen Bandstruktur;
- Gewährleistung einer befriedigenden Versorgung der außerhalb der Talsohle wohnenden Bevölkerung;
- Stärkung der Zentren;
- Konzentration von Wohnungsbau, nicht störenden Arbeitsstätten und Infrastruktureinrichtungen auf die Kernbereiche der Planungsräume;
- Räumliche Verteilung der Arbeitsstätten im Stadtgebiet unter Berücksichtigung der Anforderungen des Umweltschutzes.

Das Entwicklungskonzept enthält zudem Aussagen zur Bevölkerungsentwicklung sowohl für Wuppertal insgesamt als auch für die einzelnen Stadtbezirke, die im Rahmen einer jährlichen

⁴⁸ Stadt Wuppertal: Räumlich-Funktionales Entwicklungskonzept, Wuppertal 1974

⁴⁹ Diese Gliederung des Stadtgebietes wird nach der Kommunalen Neugliederung von 1975 auch Grundlage für die nach der neuen Gemeindeordnung einzurichtenden Stadtbezirke.

Bevölkerungsprognose überprüft und fortgeschrieben werden. Sie sind als Bestimmungsfaktor für Bedarfsentwicklungen (Wohnungsbau, Infrastruktur) eine wesentliche Planungsgrundlage für anschließende Fachplanungen (räumliche und sachliche Teilentwicklungspläne). Dabei wird von Anfang an mit einer zurückgehenden Bevölkerung gerechnet, zunächst noch moderat auf 410.000 Einwohner bis 1985⁵⁰, später werden entsprechend der erkennbaren Entwicklungstendenzen stärkere Bevölkerungsrückgänge für die Planung vorgegeben. Der Umgang mit Rückgängen und Verlusten musste von Planung und Politik erst noch geübt werden.

Mit diesen Zielvorstellungen wird die vorrangige Ausrichtung der Stadtentwicklungspolitik auf die Sicherung und Pflege des Bestandes eingeleitet. Es wird aber auch die historische Betrachtung insbesondere der alten Stadtteile Elberfeld und Barmen aufgegeben zugunsten der neuen Planungsidee, sowohl die historisch überkommenen als auch die entstandenen neuen Siedlungsgebiete im Norden (Katernberg, Uellendahl) als eigenständige Siedlungsbereiche mit jeweils besonderen Ausrichtungen und Anforderungen insbesondere auch hinsichtlich einer angemessenen Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen zu sehen und eine diesen Besonderheiten entsprechende Planung zu betreiben⁵¹.

Dieses rahmensetzende Konzept musste durch weitere Planungen ausgefüllt werden, den räumlichen (für die einzelnen Stadtteile) und sachlichen Teilentwicklungsplänen (für Kindergärten, Schulen, Kleingärten, Friedhöfe, usw.), die in den folgenden Jahren in großer Zahl in Angriff genommen wurden. Mit der Aufstellung der Stadtteilentwicklungspläne verbunden war das Bemühen, die im Stadtteil wohnenden Bürger frühzeitig im Rahmen einer "Offenen Planung" in die Planung mit einzubeziehen. So wurden zunächst möglichst alternative Entwicklungskonzepte erarbeitet, in Bürgerversammlungen zur Diskussion gestellt und daraus dann erst der eigentliche Entwicklungsplan erarbeitet, der ebenfalls wiederum den Bürgern vorgestellt wurde. 1977 beschließt der Rat die ersten beiden Stadtteilentwicklungspläne Katernberg und Nächstebreck "als Grundlage für das zukünftige Handeln von Rat und Verwaltung"⁵². Die frühzeitige Bürgerbeteiligung wird nach einem im Oktober 1973 in Wuppertal durchgeführten Planspiel zur Novel-



lie- rung des Bundesbaugesetzes als gesetzliche Verpflichtung im Gesetz aufgenommen. Nach den mit der Diskussion der Entwicklungsplanung gemachten Erfahrungen wird sie als "Offene Planung" seit 1975 auch für die Aufstellung von Bebauungsplänen übernommen⁵³.

Im Rahmenkonzept Flächennutzung, das vom Rat am 18. Juni 1979 beschlossen wird, sind die Ergebnisse der bis dahin vorliegenden Planungen zusammengefasst⁵⁴. Es ist Grundlage für

⁵⁰ Tatsächlich hatte Wuppertal 1985 trotz der 1975 erfolgten Eingemeindungen nur noch 383.000 Einwohner.

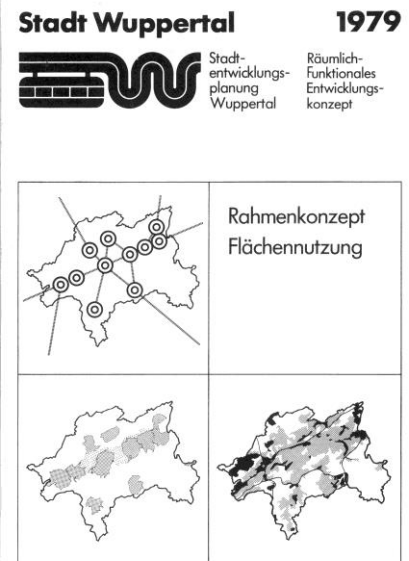
⁵¹ Diese neue Vorstellung wird 1975 nach der Kommunalen Neugliederung in modifizierte Form Grundlage für die Einteilung des Stadtgebietes in Stadtbezirke. Sie wird damit auch von der Kommunalpolitik übernommen. Das Räumlich-Funktionale Entwicklungskonzept wurde anschließend an die neue Bezirkseinteilung angepaßt und mit Beschluß des Rates vom 12.7.1975 fortgeschrieben.

⁵² Vgl. Entwicklungsplan Katernberg. Oberstadtdirektor der Stadt Wuppertal, 1977. Und Entwicklungsplan Nächstebreck. Oberstadtdirektor der Stadt Wuppertal, 1977.

⁵³ Vgl. Amtsblatt der Stadt Wuppertal, Nr. 14 vom 19.8.1975

⁵⁴ Stadt Wuppertal: Rahmenkonzept Flächennutzung, Wuppertal 1979

den vom Regierungspräsidenten aufzustellenden Gebietsentwicklungsplan sowie für einen neuen Flächennutzungsplan der Stadt. Das Rahmenkonzept Flächennutzung verdeutlicht die Umorientierung der Planung auf eine stärkere Innenentwicklung durch vorrangige Ausschöpfung der noch innerhalb der Siedlungsschwerpunkte und der Entwicklungsachse Talsohle bestehenden Wohnbaumöglichkeiten. In diesen Bereichen soll eine höhere Siedlungs- und damit auch Bebauungsdichte angestrebt werden, um hier die vorhandenen Zentren ebenso wie die Infrastruktur zu nutzen und insbesondere in der Talsohle den Entleerungstendenzen entgegenzuwirken. In Vohwinkel ist so z.B. der Bereich Gruitener Straße wegen seiner Zentrennähe und der günstigen Anbindung an den ÖPNV für eine verdichtete Wohnbebauung vorgesehen. Für den Bereich des Zentrums Cronenberg gibt es den Vorschlag, südlich der Solinger Straße neue Wohnbauflächen zu erschließen. Außerhalb dieser zentralen Siedlungsbereiche liegen die vorgesehenen noch unbebauten Siedlungsflächen meist als kleinere Arrondierungsflächen am Siedlungsrand verstreut über das ganze Stadtgebiet und sind überwiegend für lockere Wohnbebauung (Einfamilienhäuser) vorgesehen. Insgesamt sind in diesem Konzept 211 ha neuer Wohnbauflächen vorgesehen.



Angesichts knapper Gewerbeflächen wird hier die Standorticherung von Betrieben als Hauptaufgabe verstanden. Nur für Betriebe, die z.B. in den vielen Gemengelagen wegen erhöhter Emissionen nicht am Standort gesichert werden können oder die größere Erweiterungsflächen benötigen, sind neue Gewerbeflächen vorgesehen. Im Rahmenkonzept Flächennutzung sind zusätzliche Gewerbegebiete mit 192 ha Netto-Nutzfläche dargestellt, die allerdings den langfristig geschätzten Bedarf nicht voll abdecken können. Die größte dieser neuen Gewerbeflächen ist dabei der Bereich Kleine Höhe mit rd. 80 ha. Dieses Gebiet war 1975 nach Wuppertal eingemeindet worden wegen der dort möglichen gewerblichen Nutzung⁵⁵. Auch in der Gewerbeplanung hat die Bestandssicherung also eindeutig Vorrang, auch wenn zu dieser Bestandspflege nicht unerhebliche neue Gewerbeflächen für erforderlich gehalten werden.

Das Freiflächenangebot wird als ein wichtiger Aspekt für den Wohnwert und damit auch für das Entwicklungspotential einer Stadt gesehen. Es wird der Gedanke vertreten, dass die Freiflächen in unmittelbarer Nähe zu den Siedlungsgebieten eine höhere Nutzungsintensität haben und mit einer stärkeren Ausstattung mit Freizeiteinrichtungen versehen werden sollten. Dieser Gedanke konkretisiert sich in dem Konzept der Zentralen Parkanlagen und Freizeit- und Erholungsschwerpunkten innerhalb und am Rande der Siedlungsgebiete auch zur Entlastung der übrigen Landschaftsteile.

Das Netz der überregionalen Straßen ist deutlich reduziert gegenüber früheren Ausbauvorstellungen. Nach wie vor liegt den verkehrsplanerischen Überlegungen die Vorstellung eines "Ringes" aus A 46, A 1 und L 418 zugrunde, wovon die L 418 noch nicht realisiert war. Von den Verbindungen zum Ruhrgebiet war die A 43 fertiggestellt, die B 224 im Westen noch nicht. Heiß umstritten war neben der L 418 auch die Vohwinkel und Cronenberg tangierende Planung der A 113/31. Letztere wurde 1981 endgültig zu den Akten gelegt. Um Planung und Bau der L 418 vor allem im Bereich des Staatsforstes Burgholz wurde lange gestritten, ehe sie denn in diesem Teil in den Jahren 2002 – 2006 als Tunnel gebaut wurde. Offen ist bisher die direkte Anbindung der Südtangente (L 419) an die A 1.

⁵⁵ Im Rahmen der Gebietsentwicklungsplanung wurden diese Entwicklungsvorstellungen Anfang der 80er Jahre aufgrund des Widerstandes der des Kreises Mettmann und der Stadt Velbert auf ca. 65 ha, verteilt auf zwei Flächen, reduziert. Für die größere Teilfläche an der Nevigeser Str. wurde 1981 das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan Nr. 750 eingeleitet. Nach wachsenden Protesten gegen diese Planung verzichtete der Rat 1985 auf die Weiterführung des Bebauungsplans, so dass die Planung bisher nicht realisiert wurde.

2. Maßnahmenprogramme zur Förderung der Innenentwicklung

Ein wesentlicher Bestandteil der Überlegungen zum Räumlich-Funktionalen Entwicklungskonzept war der Vorrang der Innenentwicklung. Dazu gehören die Erneuerung der alten Wohngebiete, die Nutzung von Baumöglichkeiten vorrangig innerhalb der vorhandenen Siedlungsflächen sowie die Stärkung der bestehenden Zentren. Es ging darum, städtische Strukturen an neue Anforderungen anzupassen und Urbanität zu erhalten oder wieder zu gewinnen, die Lebensqualität des Wohnens und Arbeitens in der Stadt zu verbessern, so auch die Tendenz zur Stadtfucht abzubauen. Zur Ausfüllung dieser Ziele wurden besondere Konzepte und Handlungsprogramme erarbeitet und dem Rat vorgelegt.

Sanierung, Stadterneuerung, Wohnumfeldverbesserung

Die Notwendigkeit von besonderen Maßnahmen zur Erneuerung der alten Wohngebiete wurde bereits im Flächennutzungsplan von 1963 angesprochen. Bereits damals wurde erkennbar, dass hier städtebauliche und soziale Problemgebiete entstanden und dass eine Sanierung der städtebaulichen Missstände erforderlich würde, um insbesondere im Umfeld der Stadtzentren eine Verslumung von Wohngebieten zu verhindern.

Das größte dieser erneuerungsbedürftigen alten Wohngebiete war die Elberfelder Nordstadt, das Priorität erhielt. 1969 wurden die gesamte Nordstadt als Untersuchungsgebiet festgelegt⁵⁶. 1971 legte die mit einer Untersuchung beauftragte Prognos AG ein Gutachten mit Vorschlägen für die Entwicklung dieses großen Wohngebietes vor⁵⁷. In dem daraus entwickelten Konzept der Verwaltung werden zunächst noch in erheblichem Maße Flächensanierungen (Abriss und Neubau) vorgeschlagen. 1972/74 wurde der 1. Sanierungsabschnitt an der Wiesenstraße festgelegt, 1978 folgte ein 2. Abschnitt am Grünwalder Berg. Es wurde allerdings dann doch wesentlich behutsamer saniert als zunächst geplant. Gewerbebetriebe wurden u.a. in einen nahe liegenden Gewerbehof verlagert, Innenhöfe entkernt und begrünt, Tiefgaragen errichtet, einige wenige neue Wohnblocks gebaut, im übrigen die meisten Wohnungen modernisiert. Allerdings kostete diese tiefgreifende Erneuerung viel Zeit (Abschluss Ende der 80er Jahre) und Geld (über 40 Mio. DM mit städtischem Kostenanteil von über 11 Mio. DM). Es wurde bald erkennbar, dass so die Probleme in den vielen übrigen erneuerungsbedürftigen Wohngebieten nicht gelöst werden konnten. Wollte man nicht immer den Problemen hinterherlaufen, mussten weniger aufwendige Methoden gefunden werden.

Vor diesem Hintergrund wurde das Konzept der behutsamen Stadterneuerung durch Wohnumfeldverbesserung entwickelt, das 1981 im Rahmen der Europäischen Kampagne zur Stadterneuerung, bei der Wuppertal als Beispielstadt mitwirkte, einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Über die Verbesserung des Wohnumfeldes vor allem durch Begrünung, Anlegung von Spielplätzen und Parkplätzen, Verkehrsberuhigung) sollten Interesse und Bereitschaft der Hauseigentümer zur Modernisierung der eigenen Wohnungen geweckt werden. Angestrebt



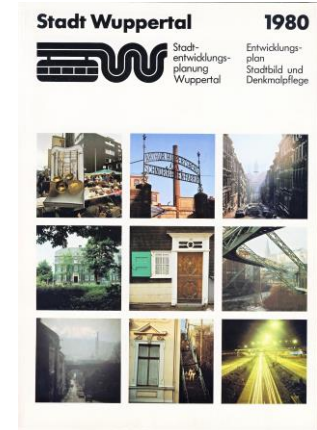
⁵⁶ Ratsbeschluss vom 30.9.1969

⁵⁷ Vgl. Prognos AG: Sanierung Elberfeld-Nord Wuppertal. Basel, August 1971.

wurde die Initiierung eines dauerhaften, von den Eigentümern und Mietern getragenen Erneuerungsprozesses. Nach der Durchführung erfolgreicher Modellvorhaben (Block 11 in der Elberfelder Nordstadt und Jung-/Nornenstraße in Wichlinghausen) Anfang der 80er Jahre, werden ab Anfang der 1980er Jahre für die Wohnquartiere Arrenberg, Nordstadt, Friedrich-Engels-Allee und Wichlinghausen "gebietsbezogene Wohnumfeldprogramme" aufgestellt und mit Hilfe von Fördermitteln des Landes bis 1990 durchgeführt.

Denkmalschutz

Auch der Denkmalschutz erhielt in dieser Zeit eine größere Bedeutung. Erfassung, Erhalt und Renovierung der noch vorhandenen denkmalwerten Gebäude wurde wieder stärker gefördert. Die Ausstellung des Bergischen Geschichtsvereins "Wuppertal wiederentdeckt" 1975 bildete hier eine Art Initialzündung für die Erkenntnis, dass Denkmäler zum Kulturerbe der Stadt gehören und dass sie ein wesentlicher Teil ihrer Identität darstellen. Die Einrichtung einer Denkmalbehörde 1980 gab diesem Aspekt der Stadterneuerung den institutionellen Rahmen.



Grünanlagen und Stadtplätze

Stadterneuerung befasst sich aber auch mit den öffentlichen Räumen der Stadt. Mit einem Programm "Verschönerung der Stadtlandschaft" werden vor allem im Bereich der Talsohle seit 1973 Grünanlagen und Spielplätze geschaffen⁵⁸. Ein 1978 vom Rat beschlossenes Stadtplätze-Programm will die häufig zu Parkplätzen gewordenen Stadtplätze als öffentliche Lebensräume zurückgewinnen⁵⁹. Auf der Grundlage dieses Programms wird in den folgenden Jahren eine Reihe von Stadtplätzen neu gestaltet. Eines der großen Ziele der 70er und 80er Jahre ist auch die Begrünung der Uferbereiche der Wupper und der Schaffung von Nutzungsmöglichkeiten für die Bürger. Ein darauf zielendes "Programm Lebensader Wupper" wird allerdings nie konkret mit umsetzbaren Maßnahmen ausgearbeitet.



Entwicklung der Zentren

Einen weiteren Schwerpunkt der Planungsaktivität bilden die Zentren, deren Ausbau als urbane Mittelpunkte der Stadt und der Stadtteile gefördert werden soll. Bereits ab 1967 wird in Elberfeld damals eine der ersten großen Fußgängerzonen Deutschlands eingerichtet. Barmen folgt in den Jahren von 1971 bis 1974. Die Hauptfunktion der Zentren, nämlich das Angebot an Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen zu konzentrieren, wird gestützt durch ein Einzelhandelskonzept, dass die Ansiedlung von großen Einkaufszentren auf der "grünen Wiese" vor der Stadt oder auf um genutzten Gewerbeflächen verhindert. Es wurde Anfang der 80er Jahre entwickelt und am 18.11.1983 vom Rat der Stadt beschlossen.

3. Handlungsprogramme

Handlungsprogramm Stadtentwicklung 1988

Mitte der 1980er Jahre werden die verschiedenen Programme im „Handlungsprogramm Stadtentwicklung“ zu einem Gesamtkonzept zusammengefügt. Grundlage ist ein „Bericht zur Stadt-

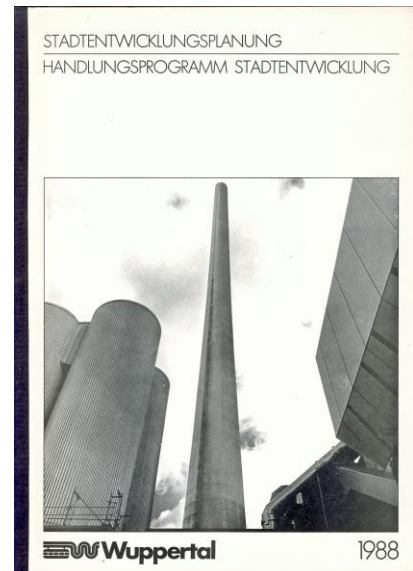
⁵⁸ Das Programm wurde vom damaligen Leiter des Garten und Forstamtes, Per-Halby Tempel, entwickelt und als Modellprogramm vom Land bezuschusst. Als erste Maßnahme wird 1973 der Hombücheler Platz umgebaut. Es folgen u.a. die Rosenau, der Spielplatz Loher Str., der Deweertsche Garten.

⁵⁹ Vgl. Stadterneuerung in Wuppertal, Dokumentation 6: Programm Stadtplätze. Broschüre, hrsg. im Rahmen der Europäischen Kampagne zur Stadterneuerung 1981. Nach diesem Programm sollten neugestaltet werden: Lienhardtplatz, Siegfriedstr./Hubertusallee, Laurentiusplatz, Neumarkt, Karlstr./Wilhelmstr., Alter Markt, Rathausplatz, Geschwister-Scholl-Platz, Wichlinghauser Markt, Langerfelder Markt, Ortskern Cronenberg, Kernbereich Ronsdorf, Berliner Platz. Die meisten dieser Plätze werden in den folgenden Jahren ausgebaut.

entwicklung 1985“, der die zu erwartende wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Stadt und deren mögliche Auswirkungen auf den kommunalen Aufgabenbestand beschreibt. Nach einer intensiven Diskussion in den Gremien des Rates werden am 23.2.1987 eine Reihe von Schwerpunkten der Stadtentwicklungspolitik beschlossen⁶⁰:

1. Modernisierung der Wuppertaler Wirtschaft
2. Wuppertal zur umweltgerechten Stadt machen
3. Die Erneuerung unserer Stadt
4. Neue Konzepte für den Stadtverkehr
5. Kultur und Bildung, Sport und Freizeit in Wuppertal
6. Soziale Dienste und die Interessen besonderer Bevölkerungsgruppen
7. Förderung neuer und alter Initiativen
8. die Unverwechselbarkeit der Stadterhalten und ihre Attraktivität fördern
9. die Finanz- und Aufgabenstruktur den zukünftigen Anforderungen anpassen.

Hier wird eine Zusammenfassung allgemeiner und spezifischer stadtpolitischer Zielaussagen vorgelegt und mit vorhandenen sowie erforderlichen Maßnahmenprogrammen verknüpft. Es wird auf Zielkonflikte aufmerksam gemacht und auf die Notwendigkeit hingewiesen, vor allem aufgrund der schrumpfenden finanziellen Spielräume Prioritäten bei der Realisierung zu setzen. „Die mit dem Handlungsprogramm Stadtentwicklung beabsichtigte zukunftsorientierte Schwerpunktsetzung der Verwaltungstätigkeit erfordert den konsequenten Einsatz der Instrumente der Verwaltungsplanung und –steuerung, also der Haushalts-, finanz- und Investitionsplanung, der Stellenplan-, Organisations- und Personalplanung und der Wirkungs- und Erfolgskontrolle.“⁶¹



Handlungsprogramm „Zukunftsfähiges Wuppertal“

Der Rat beschließt am 10.4.2000 das Handlungsprogramm „Zukunftsfähiges Wuppertal“ als Bestandteil des Agenda 21-Prozesses für eine umweltgerechte-dauerhafte Entwicklung.

Die Agenda 21 wurde 1992 in Rio verabschiedet, in der sich die Unterzeichner auf das gemeinsame Leitbild einer „umweltgerecht-dauerhaften Entwicklung“ verpflichten. Der Rat hatte am 13.11.1995 beschlossen, in lokale Agenda 21-Prozesse einzutreten. Die Stadt hatte zudem die Charta von Aalborg unterzeichnet und war damit einer europäischen Kampagne zukunftsfähiger Städte und Gemeinden beigetreten.

Im Okt. 1997 hatte die Verwaltung den Entwurf eines ersten Handlungsprogramms vorgelegt. Es gab danach Anhörungen und Debatten in Ausschüssen. Am 14. Juni 1999 gab der Rat den Entwurf trotzdem zur weiteren Beratung zurück. Nach der Wahl wurden mit den neuen Mehrheitsfraktionen weitere Modifizierungen vereinbart, so dass anschließend eine Beschlussfassung möglich war.

„Schwerpunkte einer nachhaltigen Stadtentwicklung“⁶².

Im Wahlkampf war angesichts der kontrovers diskutierten Einzelmaßnahmen immer wieder das Fehlen eines Stadtentwicklungskonzeptes beklagt und dessen Vorlage durch die Verwaltung eingefordert worden. Daher wurden von der Verwaltung die Grundsätze und Ziele der Stadtentwicklung aktualisiert, unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit zusammengefasst und mit für die Umsetzung der Ziele wichtigen Leitprojekten verknüpft. Das Konzept wurde Ende 1999 in

⁶⁰ Stadtentwicklungsplanung: Handlungsprogramm Stadtentwicklung, Wuppertal 1988.

⁶¹ Handlungsprogramm Stadtentwicklung 1988, Drs. Nr. 2550/88 S.3.

⁶² Drucksache Nr. 4426/00

der Verwaltung abgestimmt und zum 30.3.2000 im Stadtentwicklungsausschuss vorgelegt.

Beraten wurde es nicht, sondern zurückgestellt bis nach der angekündigten öffentlichen Beratung. Parallel war ein Workshop vorgeschlagen worden, auf dem die verschiedenen Grundsatzpapiere zusammenfassend diskutiert werden sollten einschließlich dieses Stadtentwicklungspapiers. Daraus sollte dann eine Stadtkonzeption mit starken Bezügen zu dem insbesondere von der CDU geforderten Stadtmarketingkonzept entstehen. Der Workshop fand im Sept. 2000 statt mit Verwaltungsspitze, Fachleuten und wenigen Politikern. Dabei wurden wieder keinerlei Inhalte diskutiert, sondern nur Verfahrensfragen und Wünsche („Stadtkonzeption auf 3 Seiten“). Auf eine inhaltliche Zusammenfassung der wichtigen Ziele und Aussagen konnte man sich auch in einer nachgeschalteten Arbeitsgruppe nicht verständigen. Vielmehr erhielt Michael Kroemer (Pressesprecher der UNI) den Auftrag, eine solche Zusammenfassung zu erarbeiten.

Dieses Papier wurde im Mai 2000 vorgelegt und von Oberbürgermeister Dr. Kremendahl mit einem Beitrag ergänzt. Beide Papier bildeten nach Auffassung des OB das Leitbild, sind aber eher Aussagen für das Stadtmarketing, da vor allem der Maßnahmen- und Handlungsbezug fehlt. Sie werden am 29. Aug. 2001 dem Stadtmarketingausschuss vorgelegt, wo CDU und FDP dann ein eigenes ähnliches Papier beschließen und damit die Leitbilddebatte beenden.

Das am 30. März 2000 vorgelegte umfassende Stadtentwicklungskonzept wird nicht wieder aufgegriffen oder weiter beraten. An langfristigen Planungskonzepten für eine zielorientierte und koordinierte Stadtpolitik besteht kein Bedarf mehr.

Das wird auch mit der Behandlung eines neuen „Zentren- und Einzelhandelskonzeptes“ deutlich, in dem Grundsätze zur Ansiedlung von Einzelhandelsgeschäften und zur Förderung der Stadt- und Stadtteilzentren aktualisiert werden: es wird vom Stadtentwicklungsausschuss abgelehnt.

Das erste Einzelhandelskonzept wurde am 18. Nov. 1983 vom Rat beschlossen. In den Folgejahren wurden die Planungsgrundsätze relativ eng umgesetzt. Mit dem Aufkommen der Fachmärkte wurden aber auch die Konflikte stärker, Teile der Kaufkraft wanderten offensichtlich ab. Ab Anfang der 90er Jahre gab es deshalb vermehrt Stimmen, die eine Fortschreibung des Konzepts und Anpassung an die neuen Vertriebssysteme forderten.

Zunächst ging es deshalb um Standorte für Fachmärkte. Am 25.9.1995 beschließt der Rat zwar das „Fachmarktkonzept“ (1. Baustein für die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes). Vor Vorlage und Debatte neuer Planungskonzepte wurden allerdings von der Politik die bisherigen Grundsätze aufgegeben und ins Gegenteil verkehrt: Nun galt es, alle geplanten Investitionen möglich zu machen. Die ersten Entscheidungen in dieser Hinsicht waren die Genehmigung des Wicküler Parks als uneingeschränktes Einzelhandelszentrum, der Baumarkt Hornbach auf Lichtscheid sowie die Debatte über die Ansiedlung eines FOC und die Umnutzung des ELBA-Geländes an der Friedrich-Ebert-Straße. Es wurde deutlich, dass von maßgeblichen Politikern im Rat (v.a. Stv. Specht) und in der Verwaltung (OB) eigentlich gar kein neues Einzelhandelskonzept gewünscht wurde, weil damit möglicherweise die freie politische Abwägung eingeschränkt werden könnte. Es galt das Motto des Oberbürgermeisters: Stadtentwicklung ist da wo sich Kräne drehen! (Egal, wo was gebaut wird!) Jedenfalls wurden von der Verwaltung vorgelegte Papiere meist verschleppt oder zur Nachbesserung zurückgewiesen.

Im Mai 1998 wurde dann vom Oberbürgermeister ein „Forum Einzelhandel und Stadtentwicklung“ initiiert, mit dem 1998/99 ein Maßnahmenprogramm für die Steigerung der Attraktivität der Stadt- und Stadtteilzentren zusammengestellt und in das Zentren- und Einzelhandelskonzept integriert wurde. Dieses Konzept konnte dann am 3.2.2000 dem Ausschuss vorgelegt werden. Der Ausschuss allerdings diskutierte das Konzept nicht. Auch nach der Behandlung in den Bezirksvertretungen wurde die Beratung immer wieder zurückgestellt. Schließlich einigten sich CDU, FDP und SPD darauf, dass zunächst ein interkommunales Einzelhandelskonzept mit den

Nachbargemeinden vorliegen müsse, auf dessen Basis dann ein Einzelhandelskonzept der Stadt beschlossen werden könne. Da ein solches Konzept nur sehr langfristig entwickelt werden kann, ist damit die Diskussion um das Zentren- und Einzelhandelskonzept vorläufig ohne Beschluss vom Tisch. Die Fraktionen wollen offenbar kein solches Konzept, wollen keine Planungssicherheit in der Stadt und für Investoren, sondern die Freiheit, ohne nachvollziehbare Kriterien über anstehende Projekte zu entscheiden. „Planung nach Gutsherrenart“ oder noch schlimmer „nach Höchstgebot“ sind die bitteren Kommentare in der Verwaltung.

Insgesamt wird deutlich, in welchem Maße die 70er und 80er Jahre die Jahrzehnte der Innenentwicklung und der Stadterneuerung waren. Der planerische Umbruch Anfang der 70er Jahre wurde sehr intensiv in Programme und Maßnahmen umgesetzt. Die Stadt erhielt eine neue Qualität. Ende der 80er Jahre endet dieser doch sehr vielfältige Planungsprozess sowie der breite politische Konsens, Projekte und Programme in einen planerischen Gesamtzusammenhang zu stellen. Vor dem Hintergrund des Konjunkturerinbruchs von 1982 mit einer ernsten Krise der städtischen Finanzen schwindet das Interesse des Rates an längerfristigen Planungskonzeptionen und Handlungsprogrammen. Die Aufstellung der Stadtteilentwicklungspläne wird nicht zu Ende geführt. Das „Handlungskonzept Stadtentwicklung“ ist eines der letzten vom Rat beschlossenen Gesamtkonzepte.

Danach wird angesichts der zunehmenden Haushaltsdefizit die Ansicht "Ohne Moos nix los" zum beherrschenden Motto, der Rotstift zum wichtigsten Planungsinstrument. So laufen gegen Ende der 80er Jahre die meisten Planungs- und Förderprogramme aus, ohne dass neue an ihre Stelle treten würden. Die Planung wird kurzatmig und perspektivlos. Planungsentscheidungen werden "aus dem hohlen Bauch" getroffen, ohne planerischen Zusammenhang, Einzelinteressen gewinnen mehr Gewicht. Planerische Perspektiven versanden im Parteienstreit zwischen Haushaltssicherungskonzepten, Umbau und "Verschlankung" der Verwaltung und verbliebenen großen, "politisch vorzeigbaren" Projekten wie Rückbau der Talstraße, Gesamtschule, Großkino, "Wicküler-Park" und anderen noch auf der langen Wunschliste stehenden Großprojekten.

Um die Jahrhundertwende wird im Zuge der Sparmaßnahmen auch die bisherige Planungskapazität abgebaut. Die Stadtentwicklungsplanung wird „abgewickelt“, Stellen werden nicht mehr besetzt bzw. anderen Aufgaben zugeordnet. Die Bauleitplanung wird dem Planungsamt entzogen und dem Ressort Bauen und Wohnen zugeordnet. Damit soll vor allem Investoren, die an die Grenzen des Baurechts stoßen, schneller zur Verwirklichung ihrer Bauvorhaben verholfen werden. Damit besteht im neuen Jahrhundert in Wuppertal keine übergeordnete Planungskompetenz mehr.

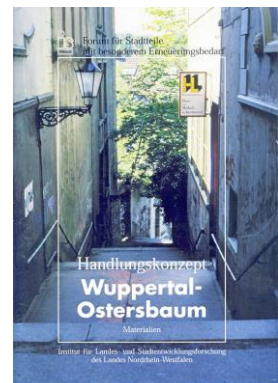
Förderprogramm „Soziale Stadt“

Von den in den 80er Jahren so vielfältigen Programmen mit kleinteiligen Maßnahmen „überlebt“ nur eines, das das verbliebene Landesförderprogramm für Stadtteile mit besonderem Förderbedarf nutzt - nun allerdings unter Federführung des Sozialdezernates. Schwerpunkt der Förderprojekte bildet für einige Jahre der Stadtteil Ostersbaum, für das ab 1997 ein „Integriertes Handlungsprogramm“ entwickelt wird mit einem Maßnahmenprogramm, nach dem bis 2011 Projekte gefördert



werden. Ein Schwerpunkt ist dabei die Erneuerung der zahlreichen Treppen, die den „Berg“ mit den anderen Stadtteilen verbinden. Daraus entwickelte sich ein von den Bewohnern gestaltetes jährliches Lichterfest, das das neue Gesicht des Stadtteils widerspiegelt.

Ab 1999 wird daraus das auch vom Bund aus der Städtebauförderung entwickelte Programm „Soziale Stadt“, mit dem weiterhin kleinere Projekte in Stadtteilen im Rahmen „integrierter Maßnahmenprogramme“ gefördert werden können. Sie sollen städtebaulich, wirtschaftlich und



sozial benachteiligte und strukturschwache Stadtteile aufwerten. Städtebauliche Investitionen in das Wohnumfeld, in die Infrastrukturausstattung und in die Qualität des Wohnens sollen für mehr Generationengerechtigkeit und Familienfreundlichkeit im Quartier sorgen, lebendige Nachbarschaften fördern und den sozialen Zusammenhalt stärken.

Gefördert werden daraus Projekte in den Quartieren Unterbarmen (2006 – 2012), der Elberfelder Nordstadt und Arrenberg (2006 – 2011), Oberbarmen/Wichlinghausen (ab 2011) und Heckinghausen (ab 2015). Mit der Kontinuität der Stadtteilarbeit seit den 1970er Jahren kann die Stadt verhindern, dass sich in Wuppertal Quartiere mit sehr schlechten Wohnverhältnissen und starken sozialen Problemen herausbilden, die urbane Stadt bleibt erhalten.

Und nochmal ein neuer Flächennutzungsplan (wenn´s denn sein muss)

Nur noch die Aufstellung eines neuen Flächennutzungsplanes wird weiter behandelt und diskutiert, aber auch hier mit wenig Nachdruck und inhaltlich neuen Perspektiven. Er ist halt formal notwendig, weil ohne einen aktuellen Flächennutzungsplan die Aufstellung von Bebauungsplänen schwieriger und langwieriger wird.

Schon 1984 wird der Beschluss gefasst, den längst nicht mehr den inzwischen entwickelten Planungsvorstellungen entsprechenden Flächennutzungsplan neu aufzustellen. Das politische Interesse daran und die zur Erarbeitung zur Verfügung gestellten Personalkapazitäten sind aber so gering, dass es 11 Jahre dauert, bis Mitte 1995 von der Verwaltung ein Diskussionsentwurf vorgelegt wird. Er wird im Sept./Okt. 1996 im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung in Bürgerversammlungen in den Stadtbezirken öffentlich zur Diskussion gestellt, dann aber wieder wegen anderer dringender Einzelvorhaben nur schleppend weiter bearbeitet. 1997 findet dann die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) statt. Immer wieder werden unzusammenhängend Teilbereiche getrennt diskutiert: Einfamilienhausflächen, Gewerbeflächen, Windkraftstandorte. Der neue Beigeordnete Roßberg macht dann Ende 2000 Druck mit der Zielvorgabe, dass bis Ende 2002 ein Satzungsbeschluss erreicht werden soll, um den FNP aus dem Wahlkampf der nächsten Kommunalwahl herauszuhalten. Tatsächlich wird der neue Flächennutzungsplan dann am 29. März 2004 – 20 Jahre nach dem Aufstellungsbeschluss - gegen heftige Proteste der Umweltschützer und der Grünen vom Rat beschlossen.

Bei den Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Stadt setzen sich die Entwicklungstendenzen der 80er Jahre nach der überraschenden Bevölkerungszuwanderung Ende der 80er Jahre und dem kurzen wirtschaftlichen "Vereinigungsboom" Anfang der 90er Jahre verstärkt fort: es wird ein Rückgang der Bevölkerung bis 2010 auf 360.000 Einwohner erwartet und im Verarbeitenden Gewerbe der Stadt werden in verstärktem Maße Beschäftigte abgebaut und bisherige Betriebsflächen freigesetzt. Zudem werden auch die Finanzen der Stadt auf absehbare Zeit kaum mehr eine Ausweitung des Infrastrukturangebotes erlauben.

Der Vorrang der Innenentwicklung bleibt damit auch für den neuen Flächennutzungsplan der wichtigste Planungsgrundsatz:

- Die Ausfüllung von Baulücken, Umnutzung von Brachen und Verdichtung innerhalb der bebauten Stadt hat Vorrang vor der Ausweisung neuer Baugebiete;
- die wegen der angenommenen Bedarfsentwicklung weiterhin als notwendig angesehene Ausweisung neuer Baugebiete erfolgt in kleineren Arrondierungsflächen am Rande der Siedlungsgebiete.

Im neuen FNP werden die Planungsziele der 70er/80er Jahre aktualisiert und den erkennbaren Bedarfen der nächsten 15 Jahre (Wohnbauflächen, Gewerbeflächen, Verkehr; Infrastruktur) angepasst. Auf der Grundlage relativ restriktiver Bedarfschätzungen und relativ hoch angesetzter Möglichkeiten der Bedarfsdeckung innerhalb der bebauten Stadt (Nutzung von Baulücken und Gewerbebrachen sowie nicht mehr benötigte Eisenbahnflächen) werden noch etwa 80 ha Wohnbauflächen, 185 ha neuer Gewerbeflächen sowie 60 ha für Kleingartenanlagen vorgesehen, verteilt auf eine Vielzahl von kleineren Flächen in allen Stadtbezirken und zusätzlich zu den laufenden Bebauungsplanverfahren. Neue Straßen sind bis auf den seit Langem geplanten Straßenzug L 418/419 nicht dargestellt. Nur wenige größere Flächen werden für eine Bebauung vorgeschlagen - und selbst diese sind nicht neu, sondern waren meist bereits in früheren

Planungsüberlegungen zur Debatte gestellt: Neue Wohnbauflächen in Vohwinkel (Teschke), Cronenberg (südlich Solinger Str.) oder in Dönberg; neue Gewerbeflächen in Vohwinkel (Grüntener Str./DB und Bahnstr.), Nächstebreck (Wittener/Linderhauser Str.), Ronsdorf (Blombach Süd) und Uellendahl (Kleine Höhe II).

Der neue Flächennutzungsplan ist im Grunde die Fortsetzung der Planungen der 70er/80er Jahre. Es wird ein Unbehagen spürbar: Sind dies die richtigen Lösungen für die Planungsprobleme der Stadt? Ist ein "weiter so wie bisher, die pragmatische von Fall-zu-Fall-Entscheidung und ohne die Einbindung in längerfristige Perspektiven die richtige Antwort auf die drängenden Probleme für die Entwicklung der Stadt? Und wie weit kann der Flächennutzungsplan mit seinem begrenzten und weitgehend flächenbezogenen Instrumentarium überhaupt Problemlösungen noch anbieten, wenn die Probleme doch offensichtlich struktureller, qualitativer Natur sind? Braucht die Stadt nicht zunächst neue Perspektiven? Wo könnten diese liegen?

Die Diskussion über den Entwurf zeigt ein erstaunliches Desinteresse an diesen Fragen. Es ist bisher keine Vorstellung davon entwickelt, wie die Stadt mit weniger Einwohnern - ganz abgesehen von den sich dabei verändernden Altersstrukturen - und mit einer schwindenden industriellen Basis aussehen kann und welche Konsequenzen dies hat. Oder auch umgekehrt: Was denn getan werden könnte; um das immer weitergehenden Abbröckeln zumindest abzubremesen oder irgendwann auf irgendeinem entwicklungsfähigen Niveau zu halten. Die bisherige Bürgerbeteiligung ist lediglich gekennzeichnet durch die teilweise recht aggressive Ablehnung jeglicher neuer Bebauungsmöglichkeiten, wenn nicht grundsätzlich, so doch die vor der eigenen Haustür. Umgehend werden jeweils Bürgerinitiativen gegründet. Angesichts abnehmender Einwohnerzahlen und schrumpfender Arbeitsplätze bestünde sowieso überhaupt kein Bedarf an neuen Flächenausweisungen.

Diese "Null-Variante" ist nun allerdings wohl keine akzeptable Entwicklungsperspektive, weil sie bereits auf einer falschen Voraussetzung beruht. Die Stadt ist ein Organismus, der seinen Bewohnern Arbeit, Einkommen, Wohnung und Lebensqualität bietet. Um zu funktionieren, müssen die einzelnen Teile in einem bestimmten Verhältnis zu einander stehen (Arbeitsplätze - Beschäftigte/Einwohner - Wohnungen usw.). Bei veränderten Rahmenbedingungen müssen Veränderungen der Strukturen erfolgen können, dies betrifft ebenso die einzelnen Gebäude und ihre Nutzungen wie auch die Flächennutzungen insgesamt. So haben z.B. veränderte Produkte und Produktionsverfahren sowie ein geschärftes Umweltbewusstsein in der Vergangenheit zur weitgehenden Entmischung der früher so typischen Gemengelagen geführt und zur Entwicklung neuer Gewerbegebiete am Rande der Stadt. Wohlstandsentwicklung und veränderte Sozial- und Familienstrukturen haben in den vergangenen Jahrzehnten zu einer wesentlichen Erhöhung der Wohnungsgrößen geführt mit dem Ergebnis, dass die Stadt heute zwar weniger Einwohner als zu Anfang des Jahrhunderts hat, die bebaute Fläche aber nahezu doppelt so groß ist. Stadtplanung muss ökonomischen und gesellschaftlichen Entwicklungstendenzen Rechnung tragen und muss den oft schmalen eigenen Gestaltungsspielraum sorgfältig abschätzen, um auch das zukünftige "Funktionieren" der Stadt zu ermöglichen und nach Kräften zu fördern. Setzt man den Rahmen für die Abwicklung von Strukturveränderungen zu eng oder gar auf "Null", dann verstärkt sich eher der Schrumpfungsprozess, weil mehr Arbeitsplätze mangels geeigneter Standorte abwandern und Arbeitskräfte mit ihren Familien nachfolgen. Wer unbedingt selbst seine neue Wohnung bauen will und finanziell auch kann, sucht sich dann möglicherweise im Umland seinen Bauplatz. Mit den Arbeitsplätzen und Einwohnern geht Kaufkraft verloren, sinken die Steuereinnahmen, schwindet die finanzielle Grundlage für Unterhalt und Ausbau der teuren Infrastruktur. Die Stadt verliert an Lebensqualität und Attraktivität.

V. 1990er Jahre: Große Projekte statt abgestimmte Stadtentwicklung

1. Rückbau der Talstraße

Das große Projekt Ende der 1980er Jahre bildet der Umbau der Talstraße 20 Jahre nach ihrer Fertigstellung. Nach der Stilllegung der Straßenbahn 1987 (Beschluss des Rates: 26.9.1983)

bestand die Vorstellung, den breiten Straßenraum dieser Hauptverkehrsachse als Allee neu zu gestalten, den Straßenraum zu reduzieren zugunsten von Fußgängern und Radfahrern und am Rande der Zentren von Elberfeld und Barmen durch Verlegung und Tunnelanlagen alten Stadtraum wieder zurückzugewinnen, die Chance zur Neugestaltung vor allem der Stadtzentren zu nutzen. Auf der Grundlage eines 1986 durchgeführten Wettbewerbs führte der anschließende Planungsprozess zu einem Großprojekt, dessen 1. (Berliner Str./Brändströmstr.) und 2. Bauabschnitt (Berliner Str./Rudolf-Herzog-Str.) 1991 und 1994 fertiggestellt wurden, dessen Weiterbau gerade in den so wichtigen Abschnitten entlang der Zentren von Elberfeld und Barmen aber nicht mehr umgesetzt wurde.

2. Das Projekt Döppersberg: Ein neuer Stadtmittelpunkt

Die Stadt verfolgt allerdings seit den 1990er Jahren ein Projekt, mit dem ebendiese Attraktivität wieder aufgebessert werden soll: der Umbau des Döppersberg zu einem neuen attraktiven Eingangstor von Elberfeld rückte mehr und mehr in den Mittelpunkt der Planung. Der Rückbau der B 7 nach dem Rahmenplan stockte nach den ersten beiden Abschnitten zwischen Oberbarmen und Barmen, weil erkennbar wurde, dass er so nicht mehr finanzierbar war und weil man mit der Gestaltung insbesondere des Verkehrsknotens Döppersberg nicht zufrieden war. Gerade die Umgestaltung der Talstraße in den Stadtzentren sollte nun aber in den Vordergrund rücken. Am Döppersberg sollte die Stadtmitte Attraktivität zurückgewinnen, der Bahnhof besser (möglichst ohne Tunnel) an der Innenstadt angebunden werden und zudem mehr Platz für den Busbahnhof gewonnen werden, der den steigenden Fahrgastzahlen und den Ansprüchen an attraktive Umsteigebeziehungen nicht mehr gerecht wurde.

Bereits 1989 erteilte der Rat den Auftrag, insbesondere im Bereich des Knotens Döppersberg nach städtebaulich besseren Lösungen zu suchen. Dies führte zu einem neuen Konzept, in dem am bisherigen Standort ein neuer doppelstöckiger Busbahnhof vorgeschlagen, die B7 in einem Tunnel darunter geführt und der Bahnhof damit von der Innenstadt in einem ebenerdigen Fußgängerzone erreichbar würde. Der damit mögliche Platz vor dem Bahnhof würde an die Situation von vor 1940 erinnern mit dem zentralen Platz in der Mitte der Stadt. Diese Überlegungen wurden im Januar 1993 in den Ausschüssen des Rates vorgestellt⁶³.



Planung Döppersberg 1993

Allerdings gab es zunächst keine einhellige Zustimmung. Anfang 1994 lehnte die SPD die Planung als „stadtplanerische Gigantomie“ ab⁶⁴. Nach einem Workshop von Experten und Ratsmitgliedern im Januar 1997 zeichnet sich dann jedoch eine Zustimmung ab und am 17.3.1997 wird der Plan zur Neugestaltung des Döppersberg mit dem doppelstöckigen Busbahnhof vom Rat beschlossen⁶⁵.

So ganz zufrieden ist man aber doch nicht mit dem neuen Konzept. Zur „Optimierung“ der Planung wird 1999 ein sehr aufwendiges „moderatives Werkstattverfahren“ entwickelt. Hierzu werden in einer europaweiten Ausschreibung Planungsteams mit der Bearbeitung verschiedener Aufgaben beauftragt, deren Ideen dann in der „Werkstatt“ mit Bürger- und Interessenvertretern sowie Mitarbeitern aus Rat und Verwaltung diskutiert und zu einem Planungsentwurf entwickelt werden sollen. Die erste Werkstatt-Sitzung fand am 4. Februar 1999 statt, Ende des Jahres wurden die Ergebnisse und ein neues Konzept vorgelegt. Die zentrale neue Idee ist nun die

⁶³ Vgl. Drs. Nr. 2667/93.

⁶⁴ Vgl. Stellvertr. SPD-Fraktionschef Gerhard Graef laut WZ 4.2.1994.

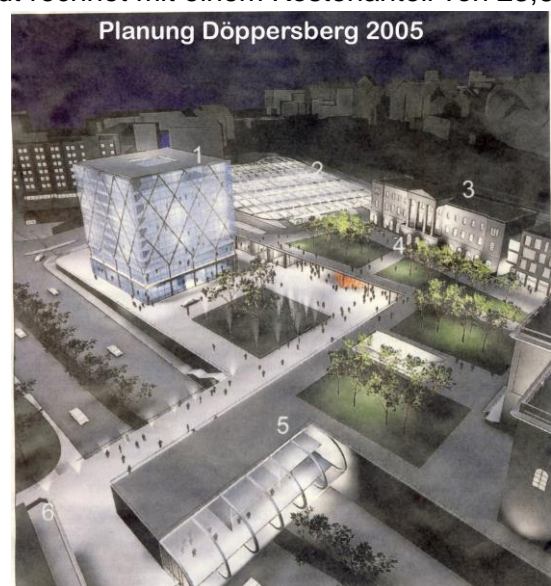
⁶⁵ Vgl. Drs. Nr. 3025/97.

Verlegung des Busbahnhofs auf eine Plattform über den Gleisen des Hauptbahnhofs unter einem großen gläsernen Dach. So wäre viel Platz zum Flanieren auf einem neuen Platz an der Wupper geschaffen. Die Bundesallee müsste zwar immer noch tiefer gelegt werden, um die Fußgänger über eine breite Brücke zum Bahnhof zu bringen, dafür würden aber keine langen Tunnels mehr erforderlich. Zudem wäre auch viel Platz für Handel und Wissenschaft möglich.



Die Begeisterung ist groß – zumal die Planung mit großen, bunten Computersimulationen vorgestellt wird. Rat beschließt das neue Konzept fast umgehend am 3.1.2000⁶⁶. Die Umsetzung ist optimistisch mit einem Baubeginn in 2001 und der Fertigstellung des neuen Döppersbergs 2008 angedacht.

Die Euphorie wich bald wieder der Ernüchterung. Die Machbarkeitsstudie führt bereits 2002 zu dem Vorschlag, aus Kostengründen mehr Einzelhandelsfläche vorzusehen und 2003 zum Vorschlag, den Busbahnhof auf den Parkplatz zwischen Hauptbahnhof und Wuppertal-Institut zu verlegen – das soll billiger kommen (und unabhängiger von DB machen, die wenig Bereitschaft zur – auch finanziellen – Mitwirkung am Busbahnhof zeigte, zumal auch das Land die Version nicht fördern wollte). Auch die Vergrößerung der Einzelhandelsfläche am Bahnhof führte zu heftiger Kritik wegen der vermuteten negativen Auswirkungen auf die Entwicklung einer eher schrumpfenden City. Die örtlichen Architekten üben heftige Kritik am Gesamtkonzept. Das Hauptproblem bleibt aber auch nach den Planänderungen die Kosten des Mammutprojektes und ihre Finanzierung durch Stadt und Land: die Stadt rechnet mit einem Kostenanteil von 23,6 Mio. €, vom Land wird ein Zuschuss von knapp 58 Mio. € erwartet. Trotz all dieser Kritik beschließt der Rat das neue Planungskonzept am 26. Sept. 2005⁶⁷.



Finanzierungsprobleme für Landeszuschuss und städtischen Anteil bei Defizit-Haushalt (Verkauf der Stadtwerke als Lösung) verzögern den Entscheidungsprozess und dann den Baubeginn. Am 30. Juni 2009 überbringt dann Ministerpräsident Rüttgers persönlich den ersten Bewil-

⁶⁶ Vgl. Drs. Nr. 4406/2000.

⁶⁷ Vgl. WZ 30.8.2005 und 27.9.2005.

ligungsbescheid über 23,3 Mio. € Fördermittel für den Bau des Busbahnhofs als erste Umbaustufe.

Im Januar 2011 beginnen schließlich mit dem Abriss des Ostflügels des Hauptbahnhofs die Baumaßnahmen. Ab März 2011 wird die Baugrube für Tiefgarage und den neuen Busbahnhof ausgehoben. Am 21. Juli 2014 wird die Bundesallee im Bereich Döppersberg gesperrt, um die Tieferlegung der Straße ohne Verkehr schneller durchführen zu können. Die Fertigstellung des gesamten Umbaus und Einweihung einer neuen Stadtmitte wird nun für 2017 angekündigt.

3. Strategie „Wuppertal 2025“

Mitte des ersten Jahrzehnts im neuen Jahrhundert fällt dem Rat und der Verwaltungsspitze auf, dass auch bei der Konzentration auf „Leuchtturmprojekte“ deren Einbindung in ein planerisches Gesamtkonzept erforderlich ist, weil die Stadt ihre Vorstellungen auch auf anderen wichtigen Handlungsfeldern verdeutlichen sollte, um Zusammenhänge und Perspektiven für eine Gesamtentwicklung der Stadt zu bieten. So präsentiert Oberbürgermeister Jung im Juli 2008 mit den „Leitlinien der Wuppertaler Stadtentwicklung 2015“ Zielvorstellungen für die Zukunftsentwicklung der Stadt.

Diese Zielvorstellungen werden für sechs Handlungsfelder beschrieben:

1. Stärkung der Wirtschafts- und Innovationskraft Wuppertals; konsequente Ausrichtung allen Verwaltungshandelns und aller Mitarbeiter auf die Schaffung von Arbeits- und Ausbildungsplätze.
2. Umkehr des Trends der Stadtflucht; Entwicklung Wuppertals zu einer familienfreundlichen, lebensfrohen Stadt zum Wohlfühlen.
3. Maßnahmen zur Bewältigung der Folgen sich verändernder Sozialstrukturen.
4. Umsetzung der vom Rat beschlossenen REGIONALE-Projekte.
5. Wiedergewinnung kommunaler, insbesondere finanzieller Handlungsspielräume.
6. Bürgerorientierung: Weitere Verbesserung der Dienstleistungen und des Services der Verwaltung.

Diesen einzelnen Zielen sind konkrete Maßnahmen zugeordnet, die in den nächsten Jahren realisiert werden sollen.

Im Dezember 2013 verabschiedet der Rat eine Fortschreibung der Leitlinien mit einem „Handlungsprogramm 2025“, das 13 „Schlüsselprojekte“ umfasst. Sie wurden aus 128 Vorschlägen ausgewählt, die in einer Beteiligungsphase mit Vertretern aller wichtigen Wuppertaler Institutionen und Bürgern entwickelt wurden:

1. Der Wuppertaler New Deal – die Stadt verspricht der Wirtschaft die Senkung des Gewerbesteuerhebesatzes um 5% je 2.000 neuer Arbeitsplätze;
2. Talworks – Unterstützung der Jugendlichen bei der Berufswahl und ihrer Ausbildung;
3. Dialog Verwaltung und Unternehmer;
4. Qualitätsoffensive Innenstadt mit einem Forum aller Akteure (mit einem Forum für eine Qualitätsoffensive Innenstadt);
5. Grüne Stadtquartiere schaffen;
6. Die Wupper wieder erlebbar machen;
7. Eine Kabinenseilbahn entwickeln, die den Döppersberg mit der Uni und dem Schulzentrum Süd auf Hahnerberg verbindet;
8. Ein Zentrum für Inklusion und Integration schaffen (Schaffung eines zentrums für Inklusion und Integration);
9. Förderung urbaner Sportarten als Treffpunkte in den Quartieren;
10. Wuppertal als Fahrradstadt entwickeln;
11. Kunst und Kultur auf der Nordbahntrasse (z.B. 22-km-Festival);
12. Einrichtung eines „Kompetenz- und Bildungszentrums Carl Fuhlrott“ am Zoo;
13. Schaffung eines „Pina Bausch Zentrums“ im alten Schauspielhaus.



In der öffentlichen Diskussion im Vordergrund stehen in den folgenden Jahren die angedachte Kabinenseilbahn zu Uni und Schulzentrum-Süd sowie das „Pina-Bausch-Zentrum“. Die Seilbahn findet begeisterte Unterstützer, die darin ein neues leistungsfähiges Verkehrsmittel und eine Attraktion der Stadt sehen, aber auch heftige Kritiker, die eine Verschlechterung der Verkehrsanbindung von Südstadt und Cronenberg sowie der Wohnqualität unterhalb der Trasse befürchten. Für das Pina-Bausch-Zentrum können Förderzusagen von Bund und Land eingeworben werden.