Hinrich Heyken

Die Talstraße
– Verkehrsachse der Stadt -

Teil A: Planung und Bau 1930 - 1972

Gliederung

Teil A: Planung und Bau 1930 - 1972

Seite

I. Die Talstraße als Verkehrsachse der Stadt – geplant, gebaut und umgebaut seit der Städtevereinigung 1929 **3**

II. Planungen vor dem 2. Weltkrieg **4**
1. Die Verkehrsverhältnisse 4
2. Erste Planungsüberlegungen 6
3. Der große Wettbewerb 8

III. Neue Planungen nach 1945 **12**
1. Das zerstörte Wuppertal - Chance für die Talstraßenplanung 12
2. Die neue Planung 14
3. Der Grundsatzbeschluss von 1947 17
4. Festlegung der Straße in Fluchtlinien- und Bauplänen 20

IV. Der Bau der Talstraße von 1950 bis 1972 **24**
1. Prioritäten 24
2. Die Finanzierung 24
3. Die ersten Bauabschnitte - ein stockender Beginn 25
4. 1953 bis 1960 - zehn Jahre Bauzeit und noch lange kein Ende 29
5. Zeit der großen Baustellen - 1960 bis 1967 36
6. Abschluss mit Nachwehen - 1967 bis 1962 und noch später 45
7. Die Kosten der Talstraße 47
8. Und das Ergebnis: Verkehr und Städtebau 49

Anhang: Chronik der Talstraße **50**

Teil B: Rückbau und Umbau nach 1972

V. Zwischenspiel 1972 - 1983: Vorschläge, Konzepte, Planungen
1. Der letzte historische Teil der Friedrich-Engels-Allee bleibt erhalten, der Ausbau der Talstraße unvollendet
2. Verkehrsknoten Döppersberg
3. Verkehrsknoten Alter Markt
4. Aufstieg und Fall des Abstiegs Bendahl

Vl. Die Talstraße wird rückgebaut
1. Die Stilllegung des Straßenbahn und erste Planungen
2. Der Wettbewerb 1986
3. Der Rahmenplan
4. Der Umbau
5. Kosten und Finanzierung

Anhang: Chronik der Talstraße

Bilder auf der Titelseite: Obere Zeile links: Brausenwerth 1928 mit Theater und Badeanstalt
rechts: Höhne in Barmen in den 1930er Jahren
Untere Zeile links: Die neue Bundesallee 1953 am Brausenwerth
Rechts: Die neue Höhne 1953 mit der Ruine der Ruhmeshalle

I. Die Talstraße als Verkehrsachse der Stadt – geplant, gebaut und umgebaut seit der Städtevereinigung 1929[1]

Der Aufstieg Wuppertals zu einer der ersten Industriestädte auf dem Kontinent im 19. Jahrhundert war verbunden mit dem Ausbau der Eisenbahn ab 1841[2] als neues Haupttransportmittel für Waren und Personen. Mit dem Aufkommen des Automobils Anfang des 20. Jahrhunderts verschlechterte sich die verkehrliche Anbindung der Industriestadt erheblich, weil sie nun ins Abseits der geplanten Verkehrsbänder zu geraten drohte und die Stadt selbst mit ihren schmalen Straßen zwischen den Hügeln den Anforderungen dieses neuen Verkehrsmittels nicht entsprach.

Die Verbesserung der bereits seit der Städtevereinigung 1929 als unerträglich empfundenen Verkehrsverhältnisse wurde daher als die wichtigste Aufgabe für die Stadtentwicklung der neuen Stadt angesehen. Eine Umgehungsstraße und eine breite Verkehrsachse im Tal sollten her, um dem Verkehr Raum zu geben. Der 2. Weltkrieg unterbrach die Planungen, die Zerstörung der Stadtzentren 1943 bot die Chance der Realisierung. 1950 begann der Ausbau, in 10 Jahren sollte er abgeschlossen sein. Tatsächlich nervten die ständigen Baustellen Anwohner und Autofahrer 20 Jahre lang und statt der zunächst geschätzten 50 Mio. DM kostete der Ausbau schließlich mehr als das Vierfache. Und ganz abgeschlossen wurde der Ausbau der Talstraße auch nicht mehr.

Aber schon bald nach dem Ende des Talstraßenbaus begann die Diskussion über die Probleme der neuen Talachse: die Verlärmung der Talsohle, die starke Trennwirkung und den Verlust früherer urbaner Stadtzentren. Nach dem Beschluss non 1983 über die endgültige Stilllegung der Straßenbahn wird 1985 ein Gutachten über die Neugestaltung der Talstraße vergeben. Vorrangiges Ziel eines so genannten "Rückbaus" der Straße ist die Rückgewinnung von Freiraum für den Fußgänger, die Bändigung des Autoverkehrs, eine bessere Gestaltung des Straßenraumes. Die aufgrund des in den letzten Jahrzehnten so außerordentlich stark gestiegenen Verkehrsaufkommens deutlich gewordenen Nachteile der breiten, Stadt und Tal teilenden Verkehrsachse sollen gemildert, der Talraum den Bürgern wieder zurückgegeben werden.

1989 wird mit einem mit großer Begeisterung aufgenommener Rahmenplan der Umbau der Talstraße vom Robert-Daum-Platz im Westen bis zum Berliner Platz im Osten beschlossen. Der gesamte Umbau der Talstraße soll bis zur Jahrhundertwende abgeschlossen sein und insgesamt ein Vielfaches der Kosten des ersten Ausbaus verursachen. Der erste Bauabschnitt, die Berliner Straße zwischen Wupperfelder Markt und Berliner Platz, ist nach über zweijähriger Bauzeit am 2. November 1991 offiziell für den Verkehr wieder freigegeben worden. Der zweite Bauabschnitt von der Brändströmstraße bis zur Rudolf-Herzog-Straße wird 1996 fertig. Und dann ist erstmal wieder Schluss, weil Stadt und Land das Geld ausgeht und neue Ideen über den Umbau der zentralen Verkehrsknoten in Barmen und vor allem in Elberfeld neue Planungen auslösen.

Die Planungen für den Umbau des Döppersbergs führen über Projekte mit einem doppelstöckigen Busbahnhof am Wupperufer (1994-97), einem Busbahnhof als gläserne „Zigarre“ über den Gleisen des Hauptbahnhofs (1999-2002) zu einem Plan mit dem Busbahnhof neben dem Hauptbahnhof und tiefer gelegter B7 unter einer Fußgängerbrücke zum Bahnhof (ab 2003). Mit diesem Projekt beginnt schließlich 2011 der große Umbau auch der Talstraße am Döppersberg, der 1917 abgeschlossen sein soll.

Es ist sicherlich nicht uninteressant, sich die Planung und den Bau der Talstraße gerade vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Diskussion über die Lösung der Verkehrsprobleme, die der Stadt offenbar wie damals über den Kopf wachsen, in Erinnerung zu rufen. Schließlich haben ein Teil der heutigen Probleme ihre Ursache in den damaligen Planungen. Die Talstraße ist

---

[1] Verschiedene Teile dieses Textes sind bereits als Beiträge in der Zeitschrift Polis erschienen: 1947 - Der Rat beschließt den Bau der Talstraße (Nr. 1/92) und: Der Alte Markt wird 25 (Nr. 2/92).

[2] Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Steinbeck – Düsseldorf.

selbst und dokumentiert in ihrer fast 80jährigen Planung, ihrem Bau und ihrer Neugestaltung Stadtgeschichte und Stadtentwicklung der Nachkriegszeit.

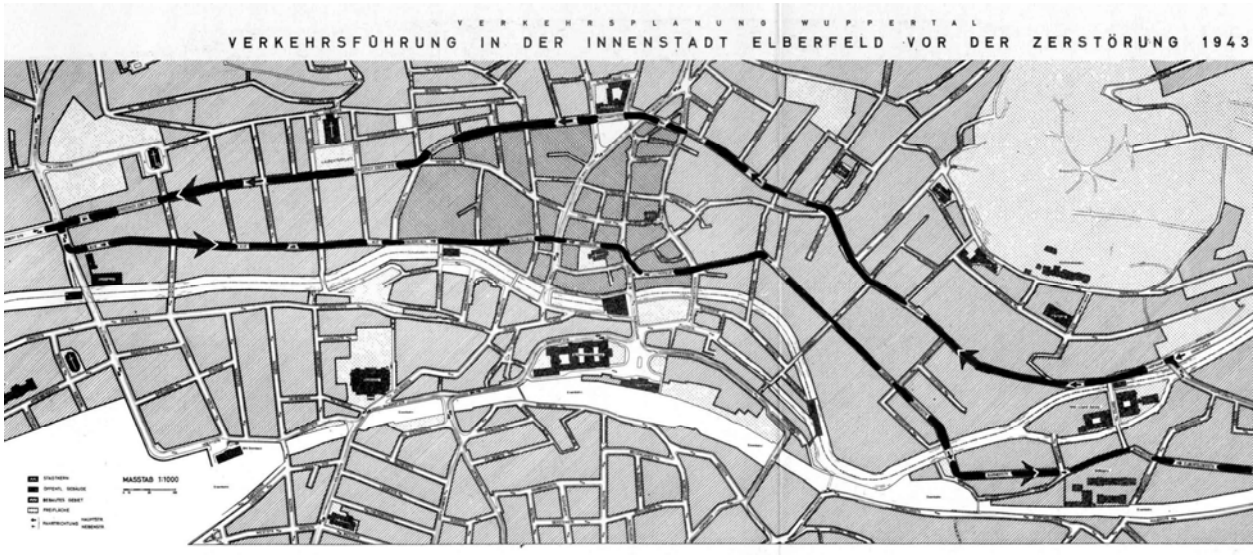
II. Planungen vor dem 2. Weltkrieg

1. Die Verkehrsverhältnisse

Im 19.Jahrhundert entwickelte sich im Tal der Wupper aus dem traditionellen Textilgewerbe die erste Industrieregion des Kontinents. Die in großer Zahl zuwandernden Arbeitskräfte werden in neuen Siedlungen im Talraum untergebracht: die großen Wohngebiete der Elberfelder Nordstadt, Ostersbaum, Loh, Sedansberg, bis Wichlinghausen entstehen.

Da Massenverkehrsmittel noch nicht vorhanden sind, müssen Arbeitsplätze und Wohnungen zu Fuß erreichbar sein. Die Siedlungsentwicklung ist damit räumlich sehr begrenzt. Der Bau der Eisenbahnstrecken zwischen 1849 und 1891 mit ihren 32 Bahnhöfen im Stadtgebiet[3], die Einführung der Pferdebahn ab 1874 und 20 Jahre später der elektrischen Straßenbahn erhöht die Mobilität im dicht besiedelten Talraum beträchtlich, schafft Voraussetzungen für Erweiterungen der städtischen Siedlungsgebiete. Die engen Straßen setzen dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis jedoch schnell Grenzen. Die Schwebebahn, 1898 bis 1903 erbaut, verbesserte dann den Personentransport auf der Talachse zunächst entscheidend. Für den Gütertransport bot die gute Eisenbahnanbindung hervorragende Voraussetzungen. Das Wupper-Tal wurde zur ersten Industrieregion des Kontinents. Allerdings wurden gegen Ende des 19. Jahrhunderts auch bereits erste Grenzen der Entwicklung deutlich, als die Bayer-Farbenfabriken ihre weitere Expansion mangels ausreichender ebener Flächen in Leverkusen vollzog.

Nach dem 1. Weltkrieg veränderte das neue Automobil die Verkehrsbedürfnisse und die Standortbedingungen. Der motorisierte Güter- und Personenverkehr mit LKW und PKW wuchs in den 20er und 30er Jahren rasch an und füllte die schmalen Straßen. In den Innenstädten von Elberfeld und Barmen konnte das Verkehrsaufkommen bald nur noch durch die Einrichtung von Einbahnstraßen bewältigt werden. In Elberfeld floss der Verkehr über den Straßenzug Hofkamp - Neumarktstr. - Friedrich-Ebert-Str. nach Westen und über die Aue - Schloßbleiche - Hofaue nach Osten. Treffpunkt beider Verkehrsströme war das Tannenbergkreuz im Westen und der Haspel im Osten[4]. In Barmen standen für den Verkehr in Ostrichtung die Große Flurstraße und die Höhne, für den Verkehr in Richtung Westen der Werth und der Mühlenweg zur Verfügung. Über diese schmalen Straßen lief der örtliche Wirtschaftsverkehr, der zunehmende PKW-



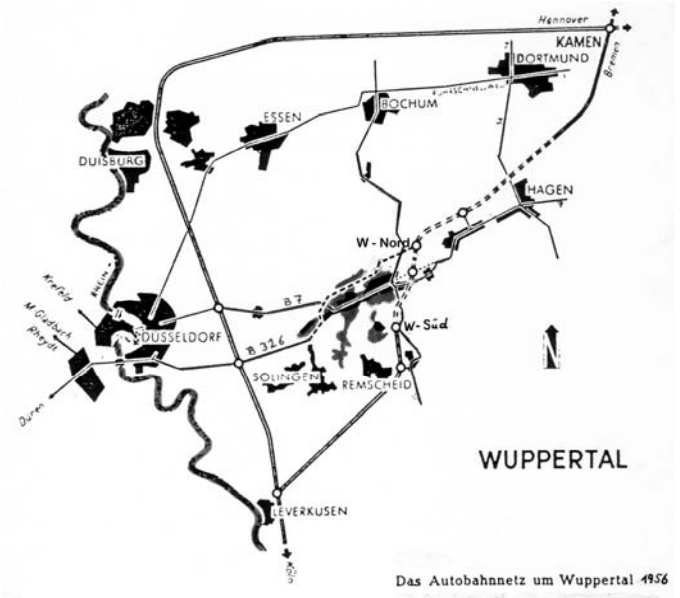
[3] Eröffnung der Eisenbahnlinien im Raum Wuppertal: Bergisch-Märkische Strecke 1841 - 49; Rheinische Strecke 1879; Vohwinkel - Essen-Kupferdreh 1847; Oberbarmen - Remscheid 1868; Vohwinkel - Solingen-Wald 1887; Oberbarmen - Beyenburg 1890; Oberbarmen - Wichlinghausen 1890; Steinbeck -Cronenberg 1891; Vohwinkel - Varresbeck 1896.

[4] Auch die Straße Hardtufer wurde erst in den 30er Jahren gebaut.

Verkehr, fuhren Straßenbahnen und Omnibusse sowie der wachsende Durchgangsverkehr.

Mit dem beginnenden Autobahnbau wurde die Verkehrserschließung von Städten und Regionen entscheidend neu geprägt. Ein Autobahnanschluss wurde sehr schnell auch in Wuppertal als ein wichtiger neuer Standortfaktor für die Entwicklung der Wirtschaft erkannt. Wie früher im Eisenbahnnetz musste die 1929 gerade neu gegründete Stadt auch eine gute Anbindung an das entstehende Autobahnnetz erreichen, um Standortnachteile zu vermeiden.

Planung und Bau (ab 1934) der ersten Autobahn in der Region von Köln über Oberhausen nach Hannover (heute A 1) ließen befürchten, dass Wuppertal sehr ins Hintertreffen geraten könnte. Die Stadt kämpfte daher mit Nachdruck gemeinsam mit den Nachbarstädten um die Bergische Autobahn Leverkusen - Kamen und konnte eine Trassenführung erreichen, die im Osten der Stadt drei Anschlussstellen ermöglichte. Noch 1939 wurde mit dem Bau begonnen, musste jedoch kriegsbedingt 1942 eingestellt werden. Im Westen bemühte sich die Stadt um den vorrangigen Ausbau der Reichsstraße 326 als Zubringer zur Autobahn Köln – Oberhausen, konnte dies jedoch vor dem Krieg nicht mehr erreichen.



Die Stadt fürchtete, von der überregionalen Verkehrsanbindung abgeschnitten zu werden und gleichzeitig auch der innerörtlichen Verkehrsentwicklung auf Dauer nicht gewachsen zu sein. Damit würden wesentliche Voraussetzungen für die weitere Entwicklung als Industriestadt verloren gehen. Wuppertal drohte nach Ansicht maßgeblicher Vertreter der Stadt an der eigenen Verkehrsnot zugrunde zu gehen[5]. Vor diesem Hintergrund wird verständlich, dass die Verbesserung der Verkehrsverhält-

[5] Pressemitteeilung von k.Oberbürgermeister Dr. Friedrich anlässlich der Eröffnung der Ausstellung der für das Preisausschreiben zum Wuppertaler Generalbebauungsplan eingegangenen Entwürfe am 5.8.1939 (vervielfältigtes Manuskript)

nisse als Existenzfrage der Stadt angesehen und wichtigstes Ziel für die Planung und Entwicklung der neuen Stadt Wuppertal wird.

Tatsächlich galt aber noch bis weit in die 60er Jahre hinein der Spruch vieler Kraftfahrer, die die Stadt durchqueren mussten: Wuppertal - Stadt zwischen Hängen und würgen. Übrigens waren am 1.7.1937 in Wuppertal 13.941 Kraftfahrzeuge gemeldet, darunter 7.384 PKW und 3.060 LKW und Busse[6].

2. Erste Planungsüberlegungen

Nach dem Zusammenschluss von 1929 konnten im Tal einheitliche Planungskonzepte entwickelt und verfolgt werden. In der Verkehrsplanung ging man davon aus, dass eine Stadt der Größenordnung und der wirtschaftlichen Bedeutung von Wuppertal auf Dauer den hauptsächlichen Ost-West-Verkehr nicht auf einer Verkehrsachse, die zudem nicht ausreichend ausgebaut war, würde bewältigen können. Selbst ein verkehrsgerechter Ausbau der Talachse würde aufgrund der dichten Bebauung, der vielen notwendigen Kreuzungen, des hohen Aufkommens von Ziel- und Quellverkehr sowie der begrenzten Parkmöglichkeiten keine Lösung des Verkehrsproblems darstellen. Deshalb wird eine Dezentralisierung des Verkehrs als notwendig angesehen durch Schaffung einer zweiten selbständigen Verkehrsachse vor allem für den Durchgangsverkehr. Aufgrund der Siedlungsstruktur der Stadt, der topografischen Gegebenheiten sowie der Reichautobahnplanung mit einem im Bereich der Höhenstraße im Nordosten Barmens vorgesehenen "Autobahnhof" (so wurden zunächst die Anschlussstellen bezeichnet) konnte diese neue Verkehrsachse nach den Vorstellungen der Verkehrsplaner nur von diesem Punkt nördlich der Hauptsiedlungsgebiete entlang führen, das Tal bei Sonnborn am Wupperknie kreuzen, um südlich von Vohwinkel wieder Anschluss an leistungsfähige Fernverkehrsstraßen zu erhalten. Diese Straßenplanung wurde bald als "Nördliche Entlastungsstraße" bezeichnet[7].

Die Stadt ließ 1936 durch ein Gutachten, das von Prof. Blum (Hannover), einem der führenden Verkehrswissenschaftler der damaligen Zeit, erstellt wurde[8], ihre Planungsüberlegungen prüfen. Neben der Bestätigung der zweckmäßigsten Trasse einer "Nördlichen Umgehungsstraße" weist Prof. Blum darauf hin, dass unabhängig von dieser Neuplanung unbedingt auch der alte Talstraßenzug soweit irgend möglich durch Einzelmaßnahmen verbreitert und begradigt werden müsse. Zwischen beiden Verkehrsachsen müsse des Weiteren auch die Leistungsfähigkeit der Nord-Süd-Verbindungen erhöht werden, damit die Entlastungsstraße ihre vorgesehene Funktion erfüllen könne. Angesichts der Eingriffe in bestehende Stadtstrukturen wird im Gutachten davon ausgegangen, dass die Maßnahmen auf einen längeren Zeitraum verteilt und mit einer Altstadtsanierung verbunden werden sollten[9].

Im Laufe der nächsten Jahre allerdings ändern sich die Auffassungen über die Notwendigkeit und Machbarkeit der Eingriffe in vorhandene Stadtstrukturen; nationalsozialistische Planungsvorstellungen von einer totalitären Umgestaltung der deutschen Städte halten auch in Wuppertal Einzug. Die Durchführung von kleineren Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Talachse wird 1939 nicht mehr als tragfähiges Entwicklungskonzept angesehen. Jetzt werden großzügigere Lösungsalternativen zur Debatte gestellt. Die Talstraße wird als Ansatzpunkt gesehen, die neue Stadt nicht nur politisch, sondern auch baulich und verkehrsmäßig zu einer Einheit zusammenwachsen zu lassen.

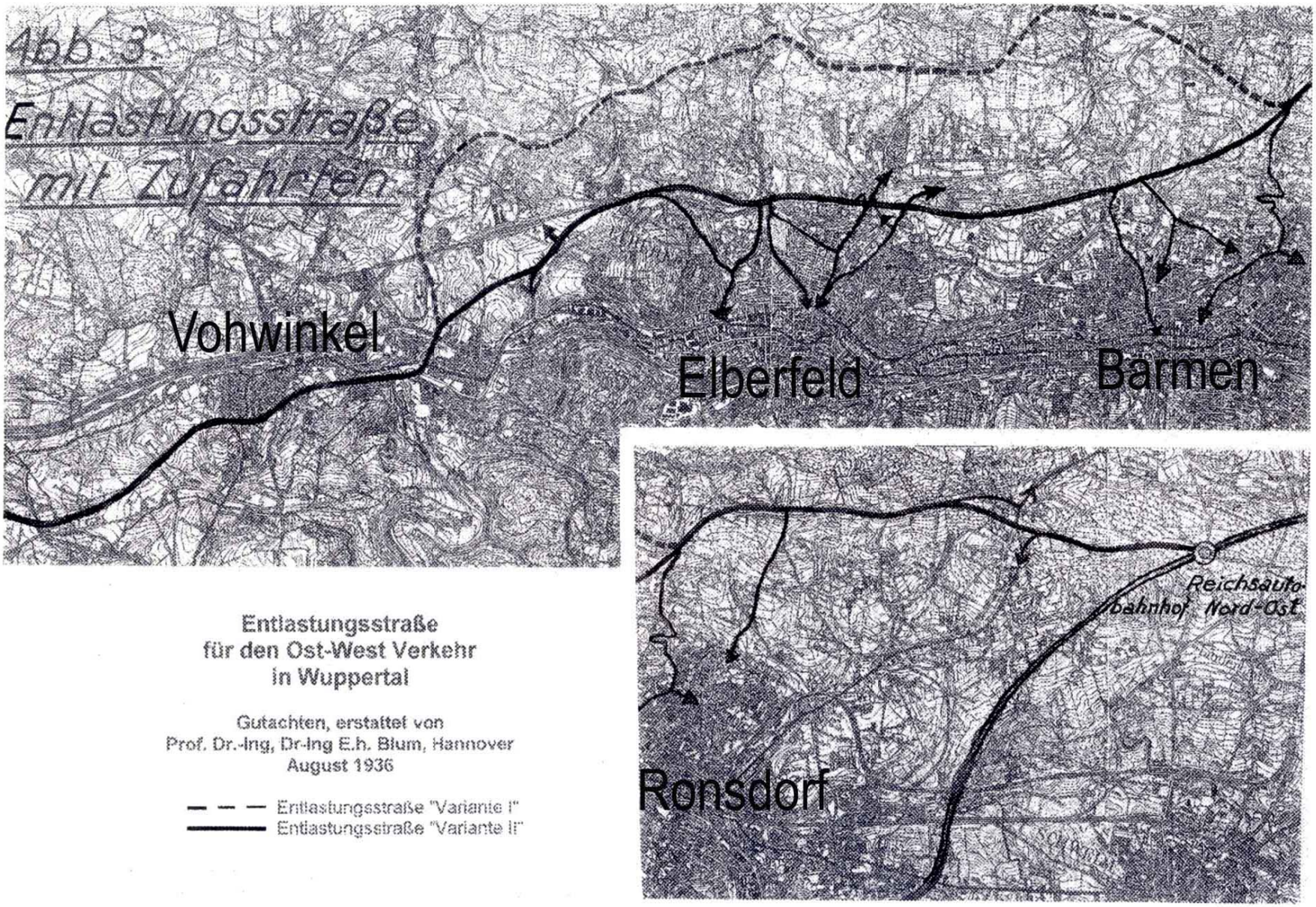
---

[4] Stadt Wuppertal: Statistischer Jahresbericht 1960

[7] Diese damals konzipierte "Nördliche Entlastungsstraße" bildete die Grundlage für die Planung der B 326 bzw. A 46, die dann 1963 - 1974 gebaut wurde.

[8] Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Blum: Entlastungsstraße für den Ost-West-Verkehr in Wuppertal, Aug. 1936 (vervielfältigtes Manuskript)

[9] Ebenda, S. 25



Entlastungsstraße
für den Ost-West Verkehr
in Wuppertal

Gutachten, erstattet von
Prof. Dr.-Ing, Dr-Ing E.h. Blum, Hannover
August 1936

— — — Entlastungsstraße "Variante I"
——— Entlastungsstraße "Variante II"

Dabei wurde den Stadtplanern aber auch deutlich, dass es nicht mehr nur um die Lösung von Verkehrsproblemen gehen konnte, sondern dass bei der Dimension der dann notwendigen Eingriffe Grundsatzfragen der zukünftigen Stadtentwicklung und Stadtplanung angesprochen wurden. Das Verkehrsproblem konnte nur im Zusammenhang mit einer neuen Gesamtplanung angegangen werden. Für Wuppertal musste ein ganz neuer Generalverkehrs- und -bebauungsplan entwickelt werden. Man entschied sich dabei für die Durchführung eines großen Wettbewerbs.

3. Der große Wettbewerb

Der Wuppertaler Städtebauwettbewerb für einen Generalverkehrs- und -bebauungsplan wurde am 8. Okt. 1938 reichsweit ausgeschrieben[10]. Im Rahmen des Generalverkehrsplans war vor allem die Aufgabe gestellt, ein leistungsfähiges und klar gegliedertes Hauptstraßennetz zu entwickeln, das auf einer Talstraße und einer "Nördlichen Entlastungsstraße" sowie Straßen für den Nord-Süd-Verkehr aufbauen und ausreichend Parkplätze insbesondere in der Nähe der Zentren vorsehen sollte. Im Generalbebauungsplan waren die verschiedenen Nutzungsarten "als Grundlage der allgemeinen Stadtgesundung"[11] neu zu ordnen und Flächen für die künftige Siedlungsentwicklung vorzuschlagen. Bis zum 1. April 1939, dem Ende der Ausschreibungsfrist, wurden 111 Wettbewerbsentwürfe eingereicht.

Als Vorsitzenden des Preisgerichts hatte der k. Oberbürgermeister Dr. Friedrich Prof. Albert Speer, Generalbauinspektor von Berlin, gewonnen[12]. Dem Preisgericht gehörten u.a. an: Prof. Blum (Hannover), Akademiedirektor Prof. Fahrenkamp (Düsseldorf), OB Dr. Friedrich, die Ratsherren Habenicht und Hoßfeld, Staatssekretär Kleinmann (Berlin), Kreisleiter Straßweg, Handelskammerpräsident Dr. Wachs, Fabrikant W. Vorwerk. Das Preisgericht tagte am 22.-24.6 1939 in Wuppertal (ohne Prof. Speer) und hielt seine Schlusssitzung am 12.7.1939 in Berlin in der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg ab[13].

Ein wesentlicher Schwerpunkt bei der Beurteilung der eingereichten Entwürfe waren die Ausgestaltung der Talstraße, deren Einbindung in das vorgesehene Hauptstraßennetz, die städtebauliche Gestaltung der Talachse mit Stadtplätzen und Standorten für Großbauten der Partei, der Behörden, der Industrie und der Kultur[14]. Das Preisgericht ging dabei nach der Vorprüfung durch Stadtbaudirektor Dipl.-Ing. O. Schillinger, Leiter des 1936 gebildeten Stadtplanungsamtes, von den folgenden Überlegungen aus: Es war "Aufgabe der Planverfasser, den Verkehrszweck und die räumlichen Wirkungsmöglichkeiten dieses Talstraßenentwurfes von vorneherein gleichermaßen zu berücksichtigen. Die Mindestbreite dieses Verkehrsbandes war infolgedessen nach den möglichen Verkehrsbedürfnissen der Zukunft, mit besonderem Bahnkörper für eine schnellfahrende Stadtstraßenbahn, Richtungsbahnen, Parkstreifen, Rad- und Gehwegen, auf zusammen etwa 30 bis 40 m zu bemessen, während streckenweise größere Breiten durch die Funktionen der berührten Stadtteile und durch die Aufgaben der städtebaulichen Repräsentation gerechtfertigt erscheinen mögen."[15] Im Stil der Zeit sollte die Straße nun großzügig " als breites, monumental zu gestaltendes Verkehrsband "[16]geplant werden. Die behutsame Nutzung von und Einfügung in vorhandene Stadtstrukturen stand nicht mehr im Vordergrund. Große Veränderungen schienen machbar und durchsetzbar.

19 Arbeiten kamen in die engere Wahl. 4 Arbeiten erhielten Preise und 4 weitere Arbeiten wurden angekauft für insgesamt 42.000 RM. Mit dem 1. Preis wurde der Entwurf von Dipl. Ing. Walther Bangert, stellvertretender Leiter des Lehrstuhls für Städtebau an der Technischen Hochschule Berlin, ausgezeichnet, weil er nach Ansicht des Preisgerichts eine einfache und klare

---

[10] Vgl. O. Schillinger: Wuppertal löst ein westdeutsches Verkehrsproblem. In: Zeitschrift Verkehrstechnik, 20.Jg., Heft 20, Berlin 20. Okt. 1939, S. 465 - 470
[11] Vgl. O. Schillinger, a.a.O., S. 467
[12] Vgl. C. Steckelings: Stadtplanung 1938, in: Polis, 2. Jg. Nr. 4/91, S. 10 ff
[13] Vgl. Niederschrift über die Verhandlungen des Preisgerichts (vervielfäftigtes Manuskript)
[14] Vgl. Wettbewerbsgrundsätze und Ergebnisse der Vorprüfung im Wuppertaler Städtebauwettbewerb (vervielfältigtes Manuskript)
[15] Vgl. O. Schillinger, a.a.O., S. 469
[16] Vgl. O. Schillinger, a.a.O., S. 469

Gliederung der Hauptverkehrslinien aufweist, zur die Siedlungsentwicklung zweckmäßige Vorschläge macht und für den Talstraßenzug eine im wesentlichen klare Führung mit einer guten Platzgestaltung vorsieht[17].

Die Arbeit von Bangert, sieht für die Talstraße im Westen den Ausbau der Aue vor, führt auf neuer Trasse südlich der IHK und nördlich des Bahnhofes mit einem Durchbruch in den Wupperbogen (Kluse), folgt der Wupper bis zum Haspel und mündet dort auf einen riesigen, von repräsentativen Gebäuden umstellten Platz (Adolf-Hitler-Platz). Eine Aufmarschstraße in doppelter Breite bis zum neuen Polizeipräsidium schließt sich an. Im weiteren Verlauf folgt der Vorschlag im wesentlichen dem Straßenzug Neuer Weg (Friedrich-Engels-Allee), Höhne, Berliner Straße und bindet Langerfeld mit Hilfe einer neuen Brücke über die DB und Umgestaltung des neuralgischen Oberbarmer Verkehrsknotens an die Talstraße an. Am Bahnhof Oberbarmen ist ein Stadtplatz mit einer als "Stadttor" gedachten Randbebauung. Für die Zentren von Elberfeld und Barmen wird ein Verkehrsring vorgeschlagen, um durch die Herausnahme der Straßenbahn "Bummelstraßen" schaffen zu können. In Barmen bilden Bachstr., Parlamentstr. und der Alte Markt den Ring. In Elberfeld sind die Wesendonkstraße, Hofkamp, Neumarktstraße und der Wall vorgesehen. Die City wäre damit weiter nach Osten unter Einbeziehung von Hofaue und Kipdorf verlagert mit einem neuen zentralen Stadtplatz vor der Post[18]. Das große Verkehrskreuz würde (statt am Brausenwerth) östlich von Stadttheater und Badeanstalt zwischen Wesendonkstr. und Döppersberg entstehen (siehe die Pläne auf der folgenden Seite).

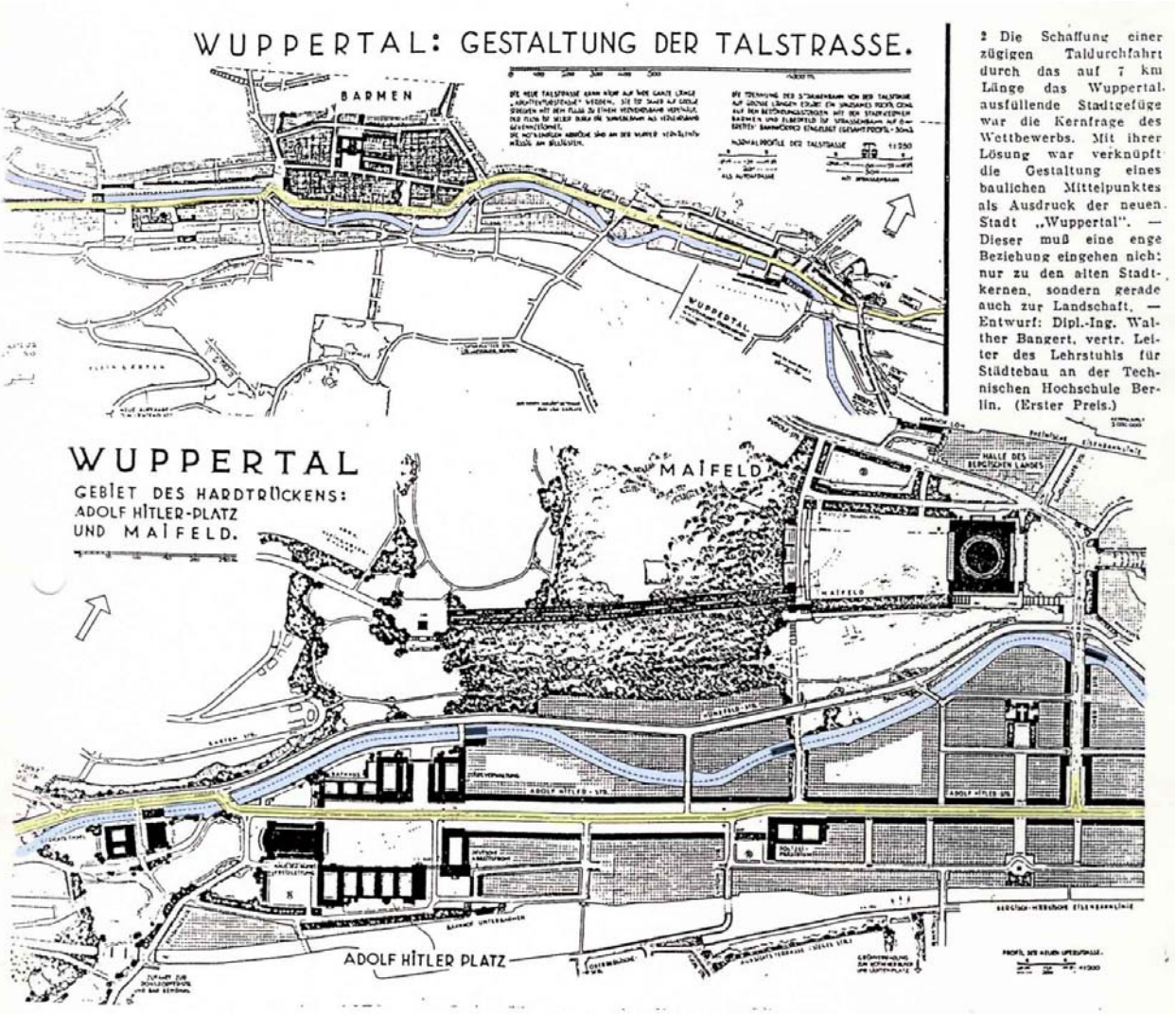
Die anderen preisgekrönten Arbeiten schlagen für die Talstraße im Wesentlichen einen ähnlichen Trassenverlauf vor, wobei Zahl und Anordnung der Stadtplätze und Verkehrslösungen im Detail differieren. Im Vorschlag des 2. Preisträgers (Bähr/Buhlmann, Duisburg) ist der zentrale Aufmarschplatz nördlich des Bahnhofs Unterbarmen vorgesehen. Die Talstraße ist stärker in Grünanlagen und Grünzügen eingebettet, was allerdings in dem dicht bebauten Talraum umfangreiche Freilegungen erfordert. Der 3. Preisträger (Schaefer, Berlin) führt die Talstraße in Barmen unter entsprechender Verbreiterung des Werth mitten durch die Barmer Innenstadt. Vom Rathaus in Elberfeld sollte ein geradliniger Straßendurchbruch zum Bahnhof führen, um beide Gebäude und Plätze sichtbar miteinander zu verbinden. Diese Vorschläge wurden vom Preisgericht wegen der Vernichtung wertvoller Geschäftsgebiete als "unwirtschaftlich" abgelehnt. Der Entwurf des 4. Preisträgers sah eine Umfahrung der Innenstadt von Barmen nördlich des Rathauses (Alter Markt - Mühlenweg - Rauer Werth - Berliner Str.) vor.

Andere Vorschläge, die auf die Nutzung der Bergisch-Märkischen-Eisenbahnstrecke oder der Wupper als Trasse für die Talstraße abzielten, waren aus grundsätzlichen planerischen Erwägungen abgelehnt worden. Die Verlegung der Haupteisenbahntrasse war aus betriebstechnischen und finanziellen Gründen für undurchführbar angesehen worden[19]. Die Kanalisierung der Wupper und Nutzung ihres Bettes als Straßentrasse erschien dem Preisgericht technisch zu gewagt, städtebaulich unerwünscht und wegen der hohen Kosten auch finanziell nicht machbar[20].

Der Wettbewerb hatte nach dem Urteil des Wuppertaler Planungsamtsleiters zwar keine direkt umsetzbaren Entwürfe erbracht. Er habe aber eine Fülle von Ideen und Anregungen geliefert "zur Klärung vieler allgemeiner und im übrigen auf die Schwierigkeiten der Bergstadt Wuppertal besonders zugeschnittener Fragen der neuzeitlichen Verkehrs- und Städtebaupraxis. Und damit ist Wuppertal und die gesamte Fachwelt durch diesen Wettbewerb einen großen Schritt weiter gekommen."[21]

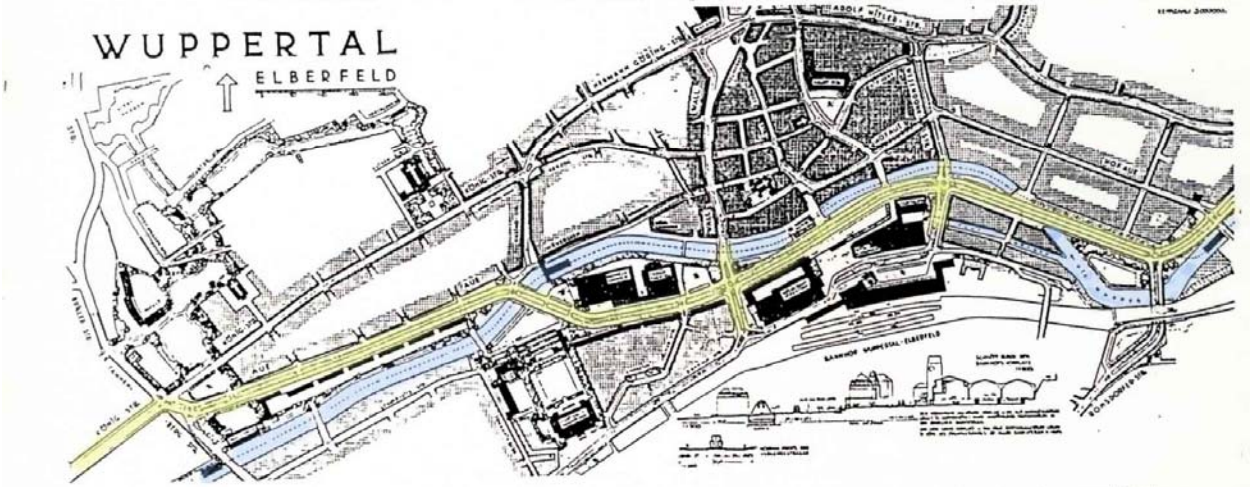
Sechs Wochen nach der Preisverleihung durch das Preisgericht in Berlin beginnt der 2. Weltkrieg. Alle vorgesehenen Arbeiten zur Neugestaltung der Städte sollten eingestellt und bis nach

[17] Siehe Niederschrift über die Verhandlungen des Preisgerichts im Wuppertaler Städtebauwettbewerb, S. 11
[18] Heute Platz Am Kolk, angelegt in den 50er Jahren mit dem Ausbau der Morianstraße.
[19] Vgl. O. Schillinger, a.a.O., S. 466
[20] Vgl. O. Schillinger, a.a.O., S. 470
[21] Vgl. O. Schillinger, a.a.O., S. 470



2 Die Schaffung einer zügigen Taldurchfahrt durch das auf 7 km Länge das Wuppertal ausfüllende Stadtgefüge war die Kernfrage des Wettbewerbs. Mit ihrer Lösung war verknüpft die Gestaltung eines baulichen Mittelpunktes als Ausdruck der neuen Stadt „Wuppertal". — Dieser muß eine enge Beziehung eingehen nicht nur zu den alten Stadtkernen, sondern gerade auch zur Landschaft. — Entwurf: Dipl.-Ing. Walther Bangert, vertr. Leiter des Lehrstuhls für Städtebau an der Technischen Hochschule Berlin. (Erster Preis.)

4 Der Adolf-Hitler-Platz kann für Feiern und Aufmärsche vollkommen abgesperrt werden, da die Uferstraße an der Wupper den Durchfahrtsverkehr übernimmt. Auch die Straßenbahn kann in solchen Fällen am Bahnhof Unterbarmen vorbei geleitet werden. Auf einer Vorhöhe des Hardtruckens ist das Maifeld vorgeschlagen, das durch eine breite Anmarschstraße, Parkplatz, Straßenbahnhof und den vorhandenen Eisenbahnhof Loh erschlossen wird. Entwurf: Dipl.-Ing. Walther Bangert, Berlin. (Erster Preis.) M. 1 : 10 000.



6 Die Altstadt Elberfeld ist durch einen Verkehrsring an die neue Talstraße angeschlossen, so daß die engen Altstadtstraßen von Verkehr, namentlich Straßenbahn, befreit werden. Die Bahnhofsvorfahrt ist ebenfalls ringförmig an die Talstraße gehängt, so daß jede Linie der Straßenbahn die Vorfahrt als Endschleife benutzen kann. Entwurf: Dipl.-Ing. Walther Bangert, Berlin. (Erster Preis.)*) M. 1 : 10 000.

dem Krieg verschoben werden. Ebenso wie für die "Führerstädte" (Berlin, Hamburg, Linz, München und Nürnberg) wird allerdings Wuppertal aufgrund der besonderen Verkehrsprobleme davon ausgenommen. Die Planungen werden als "kriegswichtig" eingestuft und sollen zügig vorangetrieben werden. Ein "Erlass des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Wuppertal" vom 20. Dezember 1940 bestätigt die Dringlichkeit. Wuppertal wird darin anerkannt als Stadt, auf die das Gesetz über die Neugestaltung deutscher Städte Anwendung finden sollte.[22]

Gemeinsam mit dem ersten Preisträger, Dipl. Ing. Walter Bangert, wurden der Generalverkehrsplan, der Generalbebauungsplan und das Talstraßenprojekt trotzdem bis 1941 weiter durchgearbeitet. Dabei standen verkehrstechnische Detailfragen der Talstraße im Vordergrund. In der erhalten gebliebenen umfangreichen Korrespondenz zwischen Otto Schillinger und Bangert[23] wird u.a. eine Anbindung der Ronsdorfer Straße an die Talstraße im Bereich Kluse bei Verlegung der Schwebebahn parallel zur neuen Talstraße diskutiert, die Gestaltung des Döppersberges bei Erhalt oder Abriss des Hotels "Kaiserhof" sowie die Vor- und Nachteile einer Teilung der Trasse mit Richtungsfahrbahnen vor und hinter Thalia-Theater sowie der Industrie- und Handelskammer wegen der hier vorhandenen dichten Bebauung. Schillinger befürwortet in diesem Bereich die technisch schwierige Wupperüberbauung mit dem Argument, "daß die hier immer unschöne und hinderliche Zäsur durch den tief eingeschnittenen und meist wassserarmen Wupperlauf beseitigt und der Zusammenhang der bisher getrennten Teile des Elberfelder Stadtkernes hergestellt werden könnte."[24] Für die Zeit nach dem Krieg wird zugleich ein großes Bauprogramm entwickelt zur Neugestaltung der Stadt. In einer Aufstellung werden die Gesamtbaukosten auf über 760 Mio. RM beziffert für die Talstraße, Parteibauten, Verwaltungsgebäude, Öffentliche Bauten, Wohnungen und Industrie[25]. Dann aber macht der Krieg diesen Planungen endgültig ein Ende.

Ab 1943, die deutschen Städte sinken eine nach der anderen in Schutt und Asche, schaltet auch der NS-Staat um von der Neugestaltung auf Wiederaufbau. Auf der Grundlage eines "Erlasses des Führers über die Vorbereitung des Wiederaufbaus bombengeschädigter Städte" organisiert Albert Speer, inzwischen zum Rüstungsminister aufgestiegen, in Berlin einen Arbeitsstab für die Wiederaufbauplanung, der vor allem allgemeine Planungsgrundsätze erarbeiten soll[26]. Wuppertal ist wieder dabei als eine von 34 "Wiederaufbaustädten"[27]. Der Berliner Architekt Herbert Rimpl erhält Mitte 1944 den Auftrag, die Wiederaufbauplanung für Wuppertal vorzubereiten[28]. Er richtet noch 1944 für einige Monate ein Büro in Wuppertal ein und erarbeitet Planungsgrundlagen, setzt sich aber bereits Anfang 1945 wieder nach Berlin ab. Etwaige Planungsüberlegungen sind nicht dokumentiert. Veröffentlicht ist nur ein "Verkehrsschema Wuppertal"[29], das sehr deutliche Bezüge zu den Wettbewerbsergebnissen von 1939 aufweist. Stadtbaudirektor Otto Schillinger ist als Leiter des Stadtplanungsamtes zwar als Ansprechpartner benannt, die Zeitumstände sprechen jedoch nicht für eine sehr intensive Diskussion von möglichen neuen Planungsüberlegungen. Der Einfluss dieser doch recht kurzen Planungsepisode auf die Wuppertaler Nachkriegsplanung insgesamt und die Planung der Talstraße im besonderen dürfte daher vermutlich gering sein.

Das große Ziel der neuen Talstraße wird von der Stadt in diesen ganzen Jahren nicht nur geplant, sondern auch bereits aktiv umgesetzt. Wo immer möglich kaufte die Stadt seit 1936 und

---

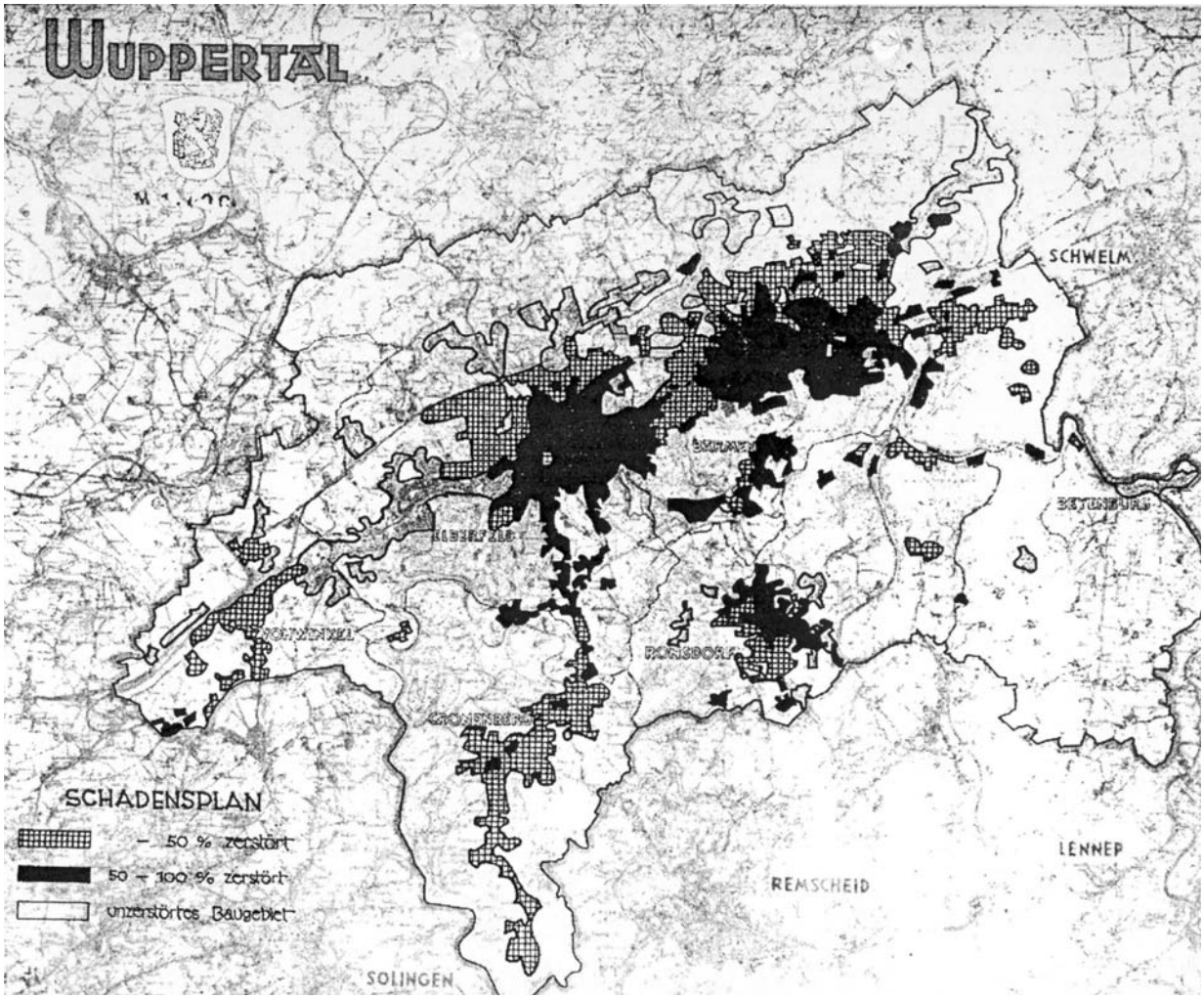
[22] Vgl. C. Steckelings: Stadtplanung 1938, a.a.O.
[23] Stadtarchiv Wuppertal, G I 280
[24] Vgl. Schreiben vom 20.1.1940
[25] Vgl. C. Steckelings: Stadtplanung 1938, a.a.O.
[26] Vgl. W. Durth, N. Gutschow: Träume in Trümmern - Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940-1950, 1. Band: Konzepte, Braunschweig/Wiesbaden 1988, S, 55 ff
[27] Vgl. ebenda, S. 113
[28] Vgl. ebenda, S. 113. Seine Mitarbeiter sind Franz Rosenberg und Walter Moest. Mitarbeiter im Arbeitsstab ist ebenfalls Prof. Friedrich Hetzelt, der mit anderen für die Wiederaufbauplanung von Duisburg, Mülheim/Ruhr, Essen und Oberhausen zuständig wird. 1945 wird Prof. Hetzelt Baudezernent in Oberhausen, ehe er 1953 auf diesen Posten in Wuppertal gewählt wird.
[29] Vgl. ebenda, S. 84

auch während der Kriegsjahre Grundstücke entlang der geplanten Trassenführung auf. Bis zum Kriegsende hat sie einer Aufstellung des Rechnungsprüfungsamtes zufolge rd. 10 Mio. RM für Grundstücksankäufe ausgegeben und 1,7 Mio. RM für die Durchführung kleinerer Baumaßnahmen. Vom Deutschen Reich erhielt sie hierfür Zuschüsse in Höhe von 6,4 Mio. RM.[30]

III. Neue Planungen nach 1945

1. Das zerstörte Wuppertal - Chance für die Talstraßenplanung

In den Bombennächten vom 29./30.5. und 24./25.6 1943 wurden Barmen und Elberfeld zerstört. Insgesamt sind neben der Vielzahl der öffentlichen Gebäude auch rd. 12.700 Wohngebäude mit etwa 52.700 Wohnungen total zerstört oder schwer beschädigt. Besonders stark betroffen sind die Innenstädte, der Talraum zwischen Arrenberg und Oberbarmen liegt weitestgehend in Trümmern[31]. Diese Zerstörungen eröffnen aber auf der anderen Seite neue Chancen, beim Wiederaufbau neue Stadtstrukturen, neue Straßenzüge zu schaffen. Diese Planungsziele müssen möglichst schnell festgelegt werden, um den Wiederaufbau entsprechend steuern zu können. Allerdings, bei den herrschenden katastrophalen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verhältnissen der Jahre 1946 und 1947 schienen langfristige und kostenträchtige Zukunftsvisionen nicht unbedingt besonders dringlich.



Zwar war bereits am 4.5.1945 mit der Einsetzung von Eugen Thomas, Direktor der Bemberg AG, als Oberbürgermeister durch die Militärregierung, mit dem Aufbau einer neuen Stadtverwaltung begonnen worden. Eugen Thomas wird aber auf eigenen Wunsch bereits am 9.11.1945

[30] Bericht des Rechnungsprüfungsamtes zur Jahresrechnung 1958
[31] Vgl. Wuppertal 1945 - Chronik und Dokumentation. Informationen aus dem Stadtarchiv Nr. 4, Wuppertal 1985

von seinem Amt entbunden. Dr. Hans Bremme wird als kommissarischer Oberbürgermeister eingesetzt. Von der Militärregierung wird ein Beirat gebildet, dem 11 Vertreter der neuen demokratischen Parteien angehören. In der ersten Kommunalwahl nach dem Kriege wird am 13.10.1946 der erste Stadtrat gewählt: Die SPD erhält 34 Mandate, die CDU 8, FDP und KPD je 2, Zentrum und Konservative je 1. Am 30.10.1946 wird Robert Daum (SPD) zum Oberbürgermeister gewählt. Bereits am 16.1.1946 war Dr. Bremme nach Einführung der neuen Gemeindeordnung durch die englische Militärregierung zum Oberstadtdirektor bestellt worden.

In der ersten Volkszählung nach dem Krieg am 29.10.1946 wurden 325.668 Einwohner gezählt. Sie lebten in katastrophalen Verhältnissen: mit Hungerrationen, Unterkünften in Ruinen und Bunkern, ohne ausreichendes Heizmaterial insbesondere im strengen Winter 1946/47. Oberbürgermeister Robert Daum beklagte zur Jahreswende: "Sorge und Not gehen um. Das Ende des Jahres 1946 ist noch trostloser als der Anfang. Zum Hungern ist das Frieren gekommen."[32] Vom 8.1.-20.1.1947 bleiben die Schulen wegen Kohlenmangels geschlossen. Bereits im Herbst 1946 war es zu Hungerprotesten gekommen. Am 4.2.1947 veranstalten die Gewerkschaften in der Stadthalle eine Großkundgebung gegen Hunger und Not. Am 25. März demonstrieren 35.000 Arbeiter vor dem "Neuen Rathaus", dem früheren (und späteren) Polizeipräsidium, gegen die niedrigen Lebensmittelzuteilungen. Aus Protest gegen die schlechte Versorgungslage beschloss der Stadtrat am 14.4.1947, seine Tätigkeit einzustellen - hob diesen Beschluss allerdings am 25.6. wieder auf. Die Wohnverhältnisse sind nicht minder katastrophal. In der zerstörten Stadt wohnten eine Vielzahl der verbliebenen Einwohner sowie ein wachsender Strom von Rückkehrern und Flüchtlingen in Kellern, Baracken, Behelfsheimen, Notunterkünften in Fabrikgebäuden, Wohnlauben, Bunkern oder Massenquartieren (Turnhallen) und Lagern. Viele sind arbeitslos, die Arbeitslosenunterstützung ist kärglich. Rat und Verwaltung sind voll auf beschäftigt, das ihre zur Linderung der allgemeinen Not beizutragen.

In dieser Zeit, in der die Stadt und ihre Einwohner im wahrsten Sinne des Wortes ums Überleben kämpfen, werden trotzdem die entscheidenden Voraussetzungen und Beschlüsse für das Talstraßenprojekt getroffen. Auch die neuen kommunalen Mandatsträger halten den Ausbau der Talstraße für die wichtigste Aufgabe der Stadtentwicklung; ihr Ausbau hat für sie gerade nach diesem Krieg erste Planungspriorität. Am 25.6.1947, in der ersten Sitzung des Rates nach der kurzen "Arbeitsniederlegung" aus Protest gegen die schlechte Versorgungslage in der Stadt, wird der Ausbau der Talstraße einstimmig beschlossen. Oberbürgermeister Robert Daum erklärt 1950 den Talstraßenbau zur Lebens- und Existenzfrage der Stadt Wuppertal[33].

Zunächst aber wurde am 17.7.1946 für weite Teile der Talachse eine befristete Bausperrre beschlossen, "um Einzelbaumaßnahmen zu verhindern, die den zusammenhängenden, städtebaulich gelenkten späteren Wiederaufbau und die Durchführung dringender Verkehrsverbesserungen stören oder unmöglich machen könnten."[34] Grundlage für diese Maßnahme ist die Bausperrverordnung vom 29.10.1936, die sich auf das "Gesetz über einstweilige Maßnahmen zur Ordnung des deutschen Siedlungswesens" vom 3.7.1934 stützt. Die Bausperre ist auf zunächst 2 Jahre befristet. Innerhalb dieser Frist soll möglichst die Verkehrs- und Wiederaufbauplanung durchgeführt werden, um dann mit dem normalen planerischen Instrumentarium, damals im wesentlichen Fluchtlinienpläne und Baupolizeiverordnungen, die Stadtentwicklung zu steuern.

Die Bausperre reicht in der Talachse von der Tannenbergstraße im Westen bis Gildenstr./-Höfen/Rauental im Osten, umfaßt im Norden die Gebiete bis zu Marienstr./Platz der Republik/-Gartenstr./ Hünefeldstr./ Rödigerstr./Steinweg und der Rheinischen Strecke bis Klingholzberg und führt im Süden südlich von Heckinghauser Str. und der Bergisch-Märkischen Eisenbahnstrecke bis zur Neviandtstr./Hoeft. Damit ist zunächst die Wiederaufbautätigkeit im zentralen Bereich der Stadt weitgehend blockiert. Jetzt müssen schnellstens die planerischen Voraussetzungen für die Festlegung der angestrebten neuen Verkehrs- und Stadtstruktur geschaffen werden.

---

[32] Vgl. WZ vom 1.10.1987, Beilage 100 Jahre WZ, S.63
[33] Westdeutsche Rundschau vom 1.4.1950
[34] Vgl. Drs.Nr. 2/46, Protokoll der Ratssitzung vom 17.7.1946

2. Die neue Planung

In der Planung der Talstraße sorgt Stadtbaudirektor O. Schillinger für Kontinuität. Er war im und nach dem Krieg Leiter des Planungsamtes geblieben. 1947 bis 1951 wurde es mit der Bauaufsicht und dem Baulenkungsamt zum Wiederaufbauamt erweitert und war damit auch für die Erteilung der Baugenehmigungen zuständig. Der Generalverkehrsplan mit dem Talstraßenzug als Kern eines Wiederaufbaus wurde bereits 1946 neu bearbeitet und den neuen Bedingungen angepasst. In angemessener Bescheidung wurde nun der Grundsatz verfolgt: "Bei dem selbstverständlichen Gebot größter Sparsamkeit wurde bei diesen Planungsarbeiten naturgemäß auf weitgehendste Erhaltung aller noch brauchbaren Gebäudereste Bedacht genommen."[35]

Die Trasse der nun neu geplanten Talstraße folgt im Wesentlichen den preisgekrönten Wettbewerbsergebnissen von 1939. Beim Beginn an der Tannenbergstraße lässt der Schwenk von der Friedrich-Ebert-Straße nach Süden einen neuen Platz entstehen. Die Trasse führt über den Schulhof des Gymnasiums Aue, der damals noch von einer hohen Mauer umgeben war. Der an der Tannenbergstraße angebaute Seitentrakt mit der Turnhalle musste später ebenfalls abgerissen werden. Parallel zur Aue führt die Trasse weiter über Trümmergrundstücke zur Ohligsmühle, quert die Wupper und führt über den alten Elberfelder Markt hinter den Gebäuden der IHK und des wieder aufgebauten Thalia-Theaters durch das Island zum Döppersberg. Dabei wird die vormals dichte Bebauung zwischen Bahnhofstraße, Neuer Fuhr, Islandufer und Südstraße mit fünfgeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern aufgegeben. Über 1.000 Wohnungen gab es vor dem Krieg hier zwischen City und Südstadt, dazu Hotels, Bürohäuser und eine Vielzahl kleiner Geschäfte und Betriebe, insgesamt über 150 Firmen und Organisationen[36]. 3.000 bis 4.000 Menschen mögen hier gelebt und nochmals 1.000 hier gearbeitet haben. Nun ist das alles allerdings weitgehend zerstört.

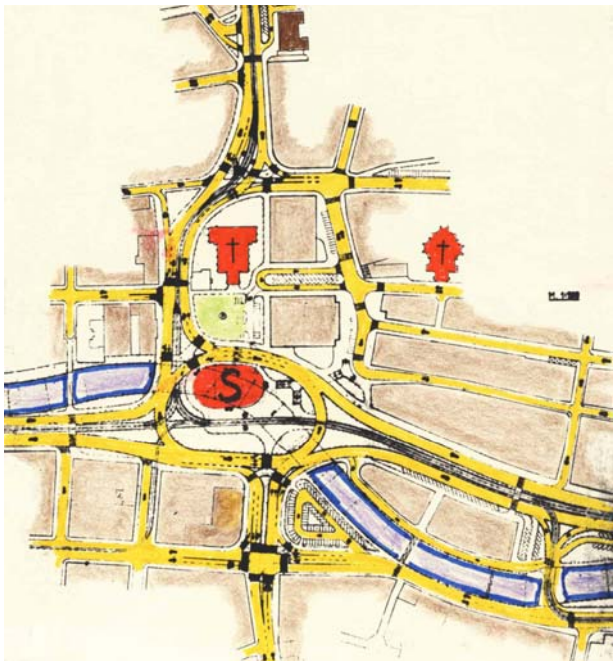
Am Döppersberg zwängt sich die Trasse zwischen dem Hotel Kaiserhof und Köbohaus über den Brausenwerther Platz. Dieser Engpass stört die Planung, weil die Straßenbreite nicht eingehalten werden kann und gerade in dieser zentralen Lage eine großzügige Platzgestaltung unter Einbeziehung des Bahnhofsvorplatzes verhindert wird. Selbst der Regierungspräsident kritisiert in seiner Stellungnahme diese Lösung und schlägt einen Abriss des Kaiserhofes vor. Allerdings wurde er gerade wiederaufgebaut und 1948 wiedereröffnet, so dass die Verwaltung zunächst keinen Abriss vorsehen wollte[37].

Über den Platz am Brausenwerth, auf dem seit der Vorkriegszeit des Kaisers Denkmal nicht mehr steht, folgt die Trasse der Bleichstraße zwischen den zerstörten Gebäuden von Stadttheater und Stadtbad, wobei das Grundstück des Stadttheaters voll in Anspruch genommen wird. In Höhe der Bembergstraße wird die Wupper überquert und im Wupperbogen an der Kluse eine neue Trasse durch Gewerbebauten zur dritten Wupperquerung nördlich der alten Barmer Brücke geschlagen. Auch die Fortsetzung entlang der Gerichtsinsel zur Haspeler Straße und dem Beginn der Friedrich-Engels-Allee führt über bisher bebaute Grundstücke, wenn die Gebäude auch weitgehend zerstört sind. Im Bereich des Haspel sind die Eingriffe in die vorhandenen Strukturen durch die neue Straße so tief, dass hier später mit Hilfe eines Wettbewerbs ganz neue Bebauungs- und Nutzungsstrukturen entwickelt werden müssen.

Die Talstraße folgt dann der - stark verbreiterten - Friedrich-Engels-Allee und dem Neuen Weg, wobei die Verbreiterung zur Nordseite hin erfolgen sollte. Östlich der Adlerbrücke würde die Straße damit an die Wupper verlegt unter Verzicht auf den Wiederaufbau der zwischen Neuem Weg und Wupper gelegenen Bebauung.

---

[35] Vgl. Verwaltungsbericht der Stadt Wuppertal für die Jahre 1938 bis 1946, S. 183
[36] Vgl. Wuppertaler Adressbuch von 1940/41
[37] Vgl. stenografisches Protokoll der Ratssitzung vom 25.6.1947, S.175



Plan eines großen Kreisels um den Schwebebahnhof Alter Markt von 1950

Am Alten Markt ist in einer 1950 ausgearbeiteten Planung die Einrichtung eines Kreisels auf einer großen Platte über der Wupper vorgesehen. Im Kreisel sollte der Schwebebahnhof neu errichtet werden mit darunter liegenden Bahnsteigen für Straßenbahn und Busse. Die Trasse nimmt dann zwar die Höhne auf, verbreitert sie jedoch um mehr als das dreifache auf teilweise 41 m. Unter Begradigung der alten Straßenführung soll die Bebauung zu beiden Seiten zurückgesetzt werden. Zwischen der Rolingswerther Brücke und der Diedenhofer Straße bleibt zur Wupper hin keine Bautiefe mehr erhalten, so dass diese Seite von Bebauung frei bleiben muß. Das an der Ruhmeshalle stehende Gymnasium muss ebenfalls dieser Planung weichen. Die stark reduzierten Bautiefen im Barmer Zentrum führen zu Schwierigkeiten beim Wiederaufbau und erfordern teilweise neue Baustrukturen, für die die Planungsgrundlagen durch Baupläne beschleunigt geschaffen werden müssen.

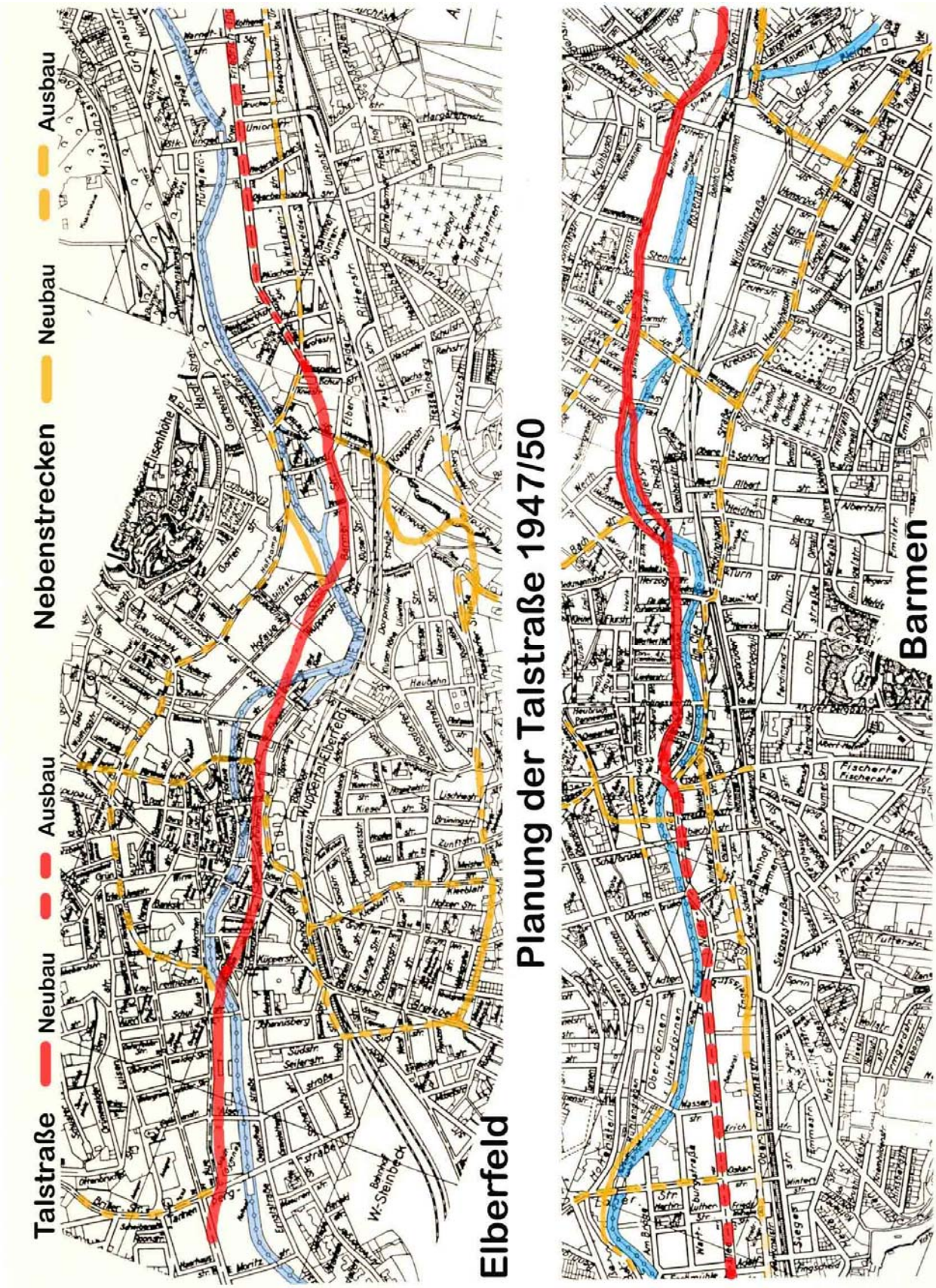
An der Rudolf-Herzog-Straße ist eine Teilung der Talstraße vorgesehen. Während die nördliche Fahrbahn der Berliner Straße folgt, soll die Fahrbahn in Richtung Oberbarmen südlich der Wupper ver Alter Markt laufen, um im Bereich Färbersteg wieder die Wupper zu überqueren und auf die Berliner Straße zu stoßen. Dann folgt die Trasse weiter der - wiederum erheblich zu verbreiternden - Berliner Straße, wo an der Kreuzung mit Rittershauser Straße und Schwarzbach zum Schwebebahnhof hin ein neuer Platz vorgesehen ist.

Dieser wichtige Kreuzungspunkt, an dem sich die Verkehre aus dem nördlichen Umland, Langerfeld und Schwelm sowie Heckinghausen und Beyenburg treffen, entsprach schon lange nicht mehr den verkehrlichen Anforderungen. Hier führt insbesondere die Rittershauser Straße, die als Teil der B 51 den ganzen Nord-Süd-Verkehr sowie nach Langerfeld/Schwelm aufnehmen musste, eng und winklig über Eisenbahn und Wupper[38]. Um diese schwierige Verkehrssituation zu entschärfen, soll die Talstraße bis zur Straße Höfen fortgeführt und dort mit einer neuen Brücke über die Eisenbahn direkt mit der Langerfelder Straße verbunden werden. Vorgesehen ist des weiteren eine neue Straße in Richtung Osten etwa im Verlauf der auszubauenden Straßen Höfen, Dahler und Jesinghauser Straße, um eine direkte Anbindung an die im Bau befindliche Autobahn Leverkusen - Kamen[39] und zum östlichen Umland herzustellen.

Der Ausbau der Talstraße war aber nicht nur im Raum Oberbarmen mit einer Reihe von ergänzenden Maßnahmen verbunden. Um während des Ausbaus und auch später das erwartete Verkehrsaufkommen verkraften zu können, sollen nördlich und südlich der Haupttrasse zwei Parallelstrecken entwickelt werden. Für den Verkehr in Richtung Osten ist dies die südliche Parallele mit Wittensteinstraße - Winklerstraße - Am Clef - Heckinghauser Straße, in deren Verlauf mehrere Straßendurchbrüche, Brückenbauten und Straßenverbreiterungen notwendig werden. Verbreitert werden soll vor allem die Heckinghauser Straße. Als nördliche Parallele ist für den Verkehr in Richtung Westen der Straßenzug Bredde - Parlamentstraße - Bleicherstraße - Unterdörnen - Hünefeldstraße - Hofkamp - Neumarktstraße vorgesehen. Auch auf dieser Strecke sind neue Straßenverbindungen und Verbreiterungen erforderlich, u.a. eine direkte Verbindung von

[38] Heute führt dort die Fußgängerbrücke über die Eisenbahnstrecke.

[39] Der Bau der Autobahn Leverkusen - Kamen wurde zwar bereits in den 30er Jahren begonnen, der Abschnitt von Wuppertal-Süd bis Hagen wurde jedoch erst 1960 fertig gestellt und am 25.10. von Bundesverkehrsminister Seebohm freigegeben.



Planung der Talstraße 1947/50

Unterdörnen zur Hünefeldstr. entlang der Wupper, für die bereits seit 1940 ein Fluchtlinienplan aufgestellt war[40]. Keine dieser beiden Parallelen ist bisher durchgehend befahrbar.

Vorgesehen im Planungskonzept ist des weiteren auch der Ausbau wichtiger Querverbindungen: Morianstraße/Gathe - Bahnhofstraße/ Südstraße, Carnaper Straße/Steinweg - Fischertal, Westkotter Straße/Bachstraße. Für eine bessere Anbindung der Verkehre aus den südlichen Stadtteile sowie aus den Nachbarstädten Solingen und Remscheid an die Talachse ist im Bereich des Tales Bendahl eine neue Verbindung zwischen Ronsdorfer Straße und Friedrich-Engels-Allee geplant. Unter der Verwendung von Trümmerschutt soll ein Abstieg in Form einer Spirale geschaffen werden bei gleichzeitiger Anbindung von Südstadt und Hesselnberg. Das Projekt ist damit auch ein wichtiges Bindeglied in einer im Leitplan der Stadt (1952) vorgesehenen südlichen Entlastungsstraße südlich der Eisenbahn[41]. Darüber hinaus ist vorgesehen, im Süden des Kreisels im Bendahler Tal die bereits vorhandenen Schwimmanlagen zu erweitern und zusätzliche Sport- und Erholungseinrichtungen zu schaffen. Dieses "Projekt Bendahl" wird bereits 1946 durchgeplant. Zumindest die Straßenplanung wird als Teil des Talstraßenprojektes angesehen und mit diesem gemeinsam beraten und zunächst auch beschlossen.

Nicht nur das Projekt Bendahl, auch andere Teile der Talstraßenplanung waren mit der Trümmerbeseitigung verknüpft. Für den Abstieg Bendahl sollten vor allem die Trümmer der Südstadt Verwendung finden. Am Döppersberg in Elberfeld und im Bereich der Höhne in Barmen war vorgesehen, die neue Straße um bis zu 1,5 m höher zu legen, um sie hochwasserfrei halten zu können. Die Trasse könnte dann, so wurde geschätzt, erhebliche Teile der Trümmer aus den Stadtzentren aufnehmen, um Platz für den Wiederaufbau zu schaffen. Die tiefer liegende Poststraße in Elberfeld konnte dann nur noch über eine Treppe angeschlossen werden, für den Fahrverkehr in die Innenstadt blieben Wall und der Brausenwerth.

Mit diesem Verkehrsprojekt würde die bisherige Stadtstruktur der Talachse gründlich verändert. Die neuen oder zumindest wesentlich verbreiterten Straßenzüge zögen auch eine veränderten Wiederaufbau auf teilweise anderen Grundstücksgrößen und -zuschnitten nach sich. Standortqualitäten würden verändert für Geschäftslagen ebenso wie für Gewerbegebiete; alte Stadtplätze würden verschwinden und neue geschaffen werden; große Wohngebiete würden nicht wieder erstehen. Mit dem Bau der Straße würde eine neue Stadtstruktur entstehen. Mithin war es nicht mit der bloßen Festlegung der Trasse getan. Auch das städtebauliche Umfeld musste mit bedacht werden, Vorstellungen über die angestrebte neue Stadtstruktur entwickelt und als planerische Vorgaben für den Wiederaufbau festgesetzt werden. Die Bausperre bot die Voraussetzungen für einen geplanten Neuanfang. Allerdings war auch Eile geboten, wenn der Wiederaufbau nicht über Gebühr behindert werden sollte.

3. Der Grundsatzbeschluss von 1947

In einer gemeinsamen Sitzung des Bau- und des Wiederaufbauausschusses wird am 3.2.1947 unter dem Vorsitz des Stv. Wirths (FDP) die Talstraßenplanung behandelt[42]. Dabei wird ausdrücklich betont, dass der Talstraßenzug das Kernstück der städtebaulichen Neugestaltung Wuppertals und die Festlegung der Planung die wichtigste Voraussetzung für den Beginn des Wiederaufbaus sei. Es geht dabei nicht mehr um das "ob" - darüber besteht ganz offenbar Einvernehmen, sondern nur noch um das "wie", nämlich die Trassenführung sowie Breite und Profilgestaltung der Straße.

Die vorgeschlagene Trassenführung wird im Wesentlichen akzeptiert. Hinsichtlich der Breite schlägt die Verwaltung vor, generell 35 m vorzusehen. Diese Breite sei ausreichend für alle straßenbaulichen Notwendigkeiten, obwohl die Vorkriegsplanung von einer Breite von 41 m

---

[40] Fluchtlinienplan Nr. 384 vom 20.11.1940.

[41] Die "südliche Entlastungsstraße folgte dem Straßenzug Schwarzer Weg, Viehhofstr., Weststr., Blankstr., Projekt Bendahl, Hesselnberg, Siegesstr., Zeughausstr., Gewerbeschulstr., Heckinghauser Str. Es war allerdings kein breiter Ausbau der vorhandenen Straßen vorgesehen.

[42] Vgl. Protokoll über die gemeinsame Sitzung des Bauausschusses und des Wiederaufbauausschusses vom 3.2.1947

ausgegangen sei. Die Ausschussmitglieder halten diese vorgeschlagene Breite für das absolute Minimum, dem sie schließlich nur unter dem Gesichtspunkt zustimmen, dass eine breitere Straße an vielen Stellen die Grundstücke so beschneiden würde, dass wegen zu geringer Bautiefe eine Bebauung verhindert und die Grunderwerbs- und Baukosten unvertretbar in die Höhe getrieben würden.

Bei der Profilgestaltung der Straße werden die Fahrbahnbreiten, ein besonderer Bahnkörper für die Straßenbahn und die Anlage von Radwegen diskutiert. Die Fahrbahnbreite soll insgesamt bei vier Fahrspuren 23 m betragen. Schmalere Fahrbahnen werden abgelehnt, weil "schon bei den derzeitigen Verkehrsverhältnissen zur Vermeidung der Gefährdung des Fußgängerverkehrs eine Herabsetzung der Straßenbreite nicht vertreten werden kann".[43]

Bei der Frage eines besonderen Bahnkörpers kann man sich noch nicht zu einem abschließenden Votum entschließen, obwohl der Vertreter des Tiefbauamtes darauf hinwies, dass die Ausbaukosten dafür wesentlich geringer seien, als wenn die Gleise in die normal zu befestigende Straße eingebaut werden müssten. Dieses Kostenargument wird aber sehr nachdrücklich zur Berücksichtigung empfohlen.

Deutlicher ist die Meinungsbildung bei der Frage der Radwege. Nach ausführlicher Diskussion stellt der Vorsitzende "die übereinstimmende Ansicht des Bau- und Wiederaufbauausschusses fest, von der Anlegung von besonderen Radfahrwegen bei der Profilierung der großen Talstraße Abstand zu nehmen".[44] Es herrschte die einhellige Meinung, dass der Fahrradverkehr in Wuppertal sehr gering sei und bei der gegebenen Topographie sowie der sich abzeichnenden Motorisierung auch nicht mit einer wesentlich stärkeren Nutzung dieses Verkehrsmittels gerechnet werden könne. Mit diesem Beratungsergebnis stimmen die Ausschüsse der Straßenführung, ihrer Breite und der vorgesehenen Profilgestaltung zu.

Von den Verkehrsplanern ist damals auch die Leistungsfähigkeit der 35 m breiten Straße berechnet worden. Bei jeweils zwei Fahrspuren bietet die Straße danach Platz für 3180 PKW-Einheiten/h. Bei Verzicht auf die Parkspur wäre eine Steigerung auf 4240 PKW-Einheiten/h möglich und würde die Straßenbahn ohne eigenen Gleiskörper angelegt werden, so könnte eine Leistungsfähigkeit von 4560 PKW-Einheiten/h erreicht werden. Von den Verkehrsplanern wird angenommen, dass diese Werte in den nächsten 20 bis 30 Jahren nicht erreicht werden[45].

Nach der Behandlung im Hauptausschuss am 23.4.1947 werden die Talstraßenplanung und das Projekt Bendahl am 25.6.1947 im Rat behandelt. Baudezernent Dr. Hübler erläutert mit großem Vortrag die Planung. Von den Fraktionen wird die Straße weder vom Grundsätzlichen noch in Einzelheiten diskutiert. Es wird vielmehr die schnelle und gute Arbeit der Verwaltung begrüßt[46]. Der Stv. Wirths (FDP) betont, dass hier eine Straße für die Erfüllung der Verkehrsanforderungen geplant werde, die der gegebenen Lage entspreche, aber auch den Erfordernissen der Zukunft Rechnung trage. Die Stv. Schweisfurth (SPD) und Brauda (CDU) betonen noch einmal die Bedeutung des Projektes für den Wiederaufbau der Stadt. Etwas mehr Zurückhaltung wird allerdings in der Einschätzung des Projekts Bendahl erkennbar. Die dadurch in dem betroffenen Gebiet entstandene Unruhe wird aufgegriffen und betont, dass hier wohl das Projekt geplant werden solle, um insbesondere auch den Trümmerschutt los werden zu können. Die Realisierung dieses Projektes werde aber wohl doch nicht kurzfristig möglich sein, deshalb solle jedenfalls der Wiederaufbau in diesem Gebiet nicht behindert werden. Für ganz so wichtig wie das Talstraßenprojekt wird dieses Vorhaben im Rat offenbar nicht gehalten. Trotzdem werden beide Projekte einstimmig vom Rat beschlossen.

In einem Schlusswort stellt Oberbürgermeister Robert Daum fest: "Damit haben wir wohl eine zwanzigjährige Planungsarbeit zum Abschluss gebracht, die zeitweise größenwahnsinnig

[43] Vgl. Protokoll vom 3.2.1947, a.a.O., S. 2
[44] Vgl. Protokoll vom 3.2.1947, a.a.O., S. 2
[45] Vgl. Vermerk vom 30.11.1953, Amt 660/6 (Verfasser: Nieke)
[46] Vgl. Stenografisches Protokoll der Ratssitzung vom 25.6.1947, S. 52 ff

DER Fernverkehr DURCH WUPPERTAL in der neuen WUPPERSTRASSE

Entwurf von CARL ERNST W-Elberfeld

Der Entwurf schlägt vor, die Wupper in einen 3teiligen Kanal etwa 6m unter das jetzige Wupperbett zu verlegen und das heutige Wupperbett zu einer breiten Fernverkehrsstraße auszubauen.

Dadurch wird folgendes erreicht:

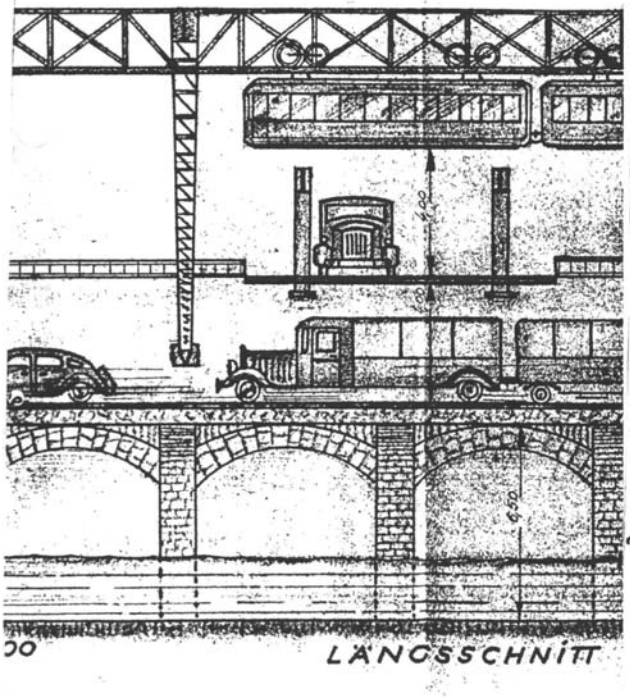
1. Reibungsloser Gegenverkehr in zwei getrennten Fahrstraßen von je 10,50m Breite ohne jede Verkehrskreuzung.
2. Ein-und Ausfahrt - OST - unter dem Schwebebahnhof OBERBARMEN, Ein- und Ausfahrt - WEST - am Ostausgang von W - SONNBORN.
3. Weitere Ein-und Ausfahrten z. B. in W-ELBERFELD - OHLIGSMÜHLE, W-BARMEN an der ADLERBRÜCKE und evtl. noch WERTHERBRÜCKE.

Entgültige Beseitigung jeglicher Hochwassergefahr, da durch entsprechenden Ausbau der Einfahrt W-Oberbarmen das Hochwasser der Wupper nach Auffüllung des Wupperkanals vorübergehend in die Fernverkehrsstrasse fließt und so, nach menschlichem Ermessen ein Überfluten der anliegenden Straßen und Keller vermieden wird.

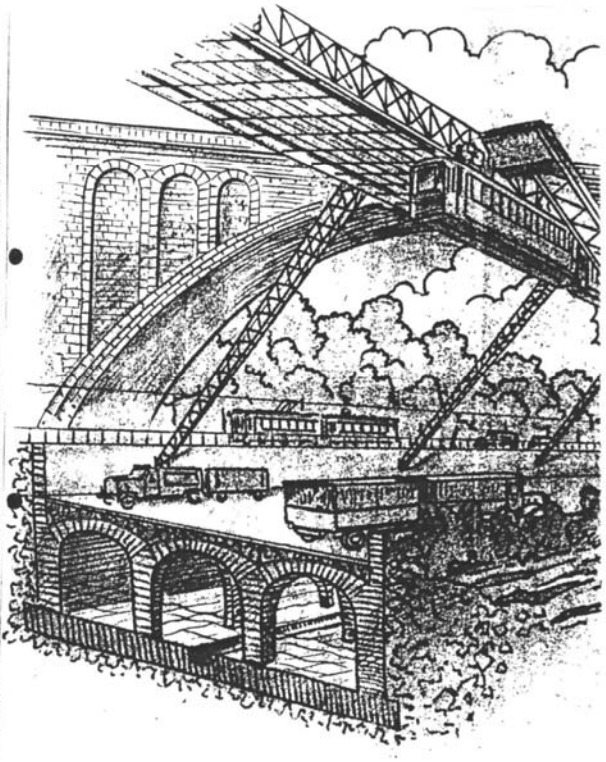
Der Ausbau des Gesamt-Projektes kann etappenweise erfolgen, in Gewölbe-Bauart aus den aus dem Wupperbett gebrochenen Steinen ohne jeden Eisen-Ausbau.
Durch das starke Gefälle der Wupper sind Schwierigkeiten bei der Nivellierung nicht zu erwarten. Sämtliche Brücken können unverändert bleiben, da eine lichte Durchfahrtshöhe von 4m überall vorhanden oder leicht zu erreichen ist.

Wuppertal-Elberfeld im Juni 1948

Inh. der Fa. August Freitag, Juwelier
Turmhof 8



LÄNGSSCHNITT



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 Kreise jung genug."[47]

Von den Kosten des Projekts ist vor dem Rat offenbar nicht gesprochen worden. Im Jahre 1950, nach Währungsreform und konkreterer Planung der ersten Teilabschnitte, werden die Kosten auf 53,5 Mio. DM geschätzt[48]. Sie beziehen sich aber allein auf den Ausbau der Talstraße ohne Berücksichtigung des Ausbaus der geplanten Parallelen und Querverbindungen.

Nicht nur Rat und Verwaltung machten sich Gedanken über ein neues Verkehrskonzept. Offenbar angeregt durch die Diskussion über die neue Talstraße veröffentlichte der Elberfelder Geschäftsmann Carl Ernst, Inhaber eines Juweliergeschäftes, im gleichen Juni 1947 einen Vorschlag für die Führung des Fernverkehrs durch Wuppertal, in dem der bereits 1939 verworfene Vorschlag einer Trassenführung im Bett der Wupper wieder aufgegriffen wird. Die Wupper sollte hierzu in einen Kanal etwa 6 m unter das Wupperbett verlegt und das bisherige Wupperbett zu einer breiten, kreuzungsfreien Fernverkehrsstraße mit zwei getrennten Fahrstraßen von je 10,50 m Breite ausgebaut werden mit Ein- und Ausfahrten in Oberbarmen, Werther Brücke, Adlerbrücke, Ohligsmühle und Sonnborn. Der Verfasser versprach sich davon zudem eine endgültige Beseitigung der Hochwassergefahr, "da durch entsprechenden Ausbau der Einfahrt W-Oberbarmen das Hochwasser der Wupper nach Auffüllung des Wupperkanals vorübergehend in die Fernverkehrsstraße fließt und so, nach menschlichem Ermessen ein Überfluten der anliegenden Straßen und Keller vermieden wird."[49] Detaillierte Zeichnungen und Schnitte verdeutlichen die Vorstellungen des Verfassers (siehe vorstehende Skizze).

Diskutiert wird der Vorschlag nicht mehr ernstlich. Die technischen, planerischen und stadtgestalterischen Vorbehalte gegen solch eine rigorose Kanalisierung der vormaligen Lebensader und Namensgeberin der Stadt verhinderten auch nach dem Kriege ein Aufgreifen dieser Idee.

4. Festlegung der Straße in Fluchtlinien- und Bauplänen

Der Grundsatzbeschluss ist gefasst, jetzt muss die planerische Umsetzung bis hin zur Ausbauplanung erfolgen. Die Zeit drängt, denn die 1946 verhängte Bausperre läuft nur zwei bis drei Jahre. Rechtliche Grundlagen der Planung sind im Wesentlichen das Straßen- und Baufluchtengesetz von 1875, die Sonderbaupolizeiverordnung für die Stadt Wuppertal von 1939 sowie das 1950 in Kraft getretene nordrhein-westfälische Aufbaugesetz.

Das Straßen- und Baufluchtengesetz ermöglichte die Festsetzung von Straßen- und Baufluchtlinien für die Anlegung oder Veränderung von Straßen und Plätzen. Die Gemeinde konnte einen Fluchtlinienplan aufstellen. Er musste eine Bezeichnung der betroffenen Grundstücke enthalten, die Höhenlage bestimmen und die beabsichtigte Entwässerung festlegen. Nach Abstimmung mit der Ortspolizeibehörde, wie es im Gesetz hieß[50], war der Entwurf mindestens 4 Wochen zur allgemeinen Einsicht offen legen. Über die Behandlung der erhobenen Einwände musste der Rat beschließen. Er hatte den Fluchtlinienplan abschließend förmlich festzustellen. Die Gemeinde erhielt damit das Recht, die für Straßen und öffentliche Plätze vorgesehenen Grundstücke gegen Entschädigung dem Eigentümer zu entziehen.

Die Sonderpolizeiverordnung der Stadt Wuppertal regelte Art und Umfang des Baurechts an den Straßen der Stadt. Neben der vorgesehenen Nutzungsart (Kleinsiedlungs-, Wohn-, Geschäfts-, Kleingewerbe- und Großgewerbegebiete) wurden die Überbaubarkeit des Grundstücks, die Zahl der zulässigen Geschosse und die mögliche Bebauungstiefe differenziert nach Straßen und Straßenabschnitte in einem Verzeichnis zusammengefasst.

---

[47] Vgl. ebenda, S. 61

[48] Vgl. Denkschrift "Entlastungsstraßen für den Durchgangsverkehr der Talrichtung in Wuppertal", S. 7

[49] Vgl. Carl Ernst: Der Fernverkehr durch Wuppertal in der neuen Wupperstraße, Wuppertal-Elberfeld im Juni 1947 (vervielfältigtes Exemplar)

[50] Die Funktion der Baupolizei wurde von der Kommunalverwaltung und dort vom Bauaufsichtsamt, dem Vorläufer des jetzigen Bauordnungsamtes wahrgenommen.

Das nordrhein-westfälische Aufbaugesetz fasste die bisher getrennten Verfahren zusammen und schuf mit Leitplan und Durchführungsplänen sowie der Möglichkeit der Festlegung von Aufbaugebieten neue Instrumente für die Stadtplanung. Auf der Grundlage eines gesamtstädtischen Leitplanes, der die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung der Stadt darstellt, konnten Durchführungspläne für Teilgebiete der Stadt aufgestellt werden, mit denen die geplanten öffentlichen und privaten Nutzungen verbindlich gegenüber jedermann festgesetzt wurden. Allerdings konnten sich die Festsetzungen auch auf einzelne Nutzungen beschränken. Im Aufbaugebiet konnte die Stadt u.a. zeitlich allerdings eng befristete Bausperren anordnen, um eine geordnete Planung auf der Grundlage von Durchführungsplänen zu ermöglichen. Von dieser Möglichkeit hat die Stadt auch Gebrauch gemacht. Die Bausperre von 1946 wurde am 20.4.1951 auf der Rechtsgrundlage des Aufbaugesetzes erneut verhängt und am 25.7.1952 verlängert[51]. Das Aufstellungsverfahren der Durchführungspläne wurde nicht wesentlich verändert. Der Aufstellung durch die Stadt folgt die vierwöchige Offenlegung. Die eingegangenen Bedenken sind zu behandeln, über nicht stattgegebene Bedenken entscheidet der Minister. Nach seiner Genehmigung stellt der Rat den Plan förmlich fest.

Bei der Planung der Talstraße hat die Stadt zunächst vor allem mit Fluchtlinienplänen gearbeitet. Die Fluchtlinienpläne der Nachkriegszeit erhalten fünfstellige Ziffern. Der Fluchlinienplan Nr. 10001 setzt den Durchbruch der neuen Talstraße von Brausenwerth bis zur Wupper an der Barmer Straße fest. Er wird am 28.7.1950 rechtskräftig - zwei Tage nach Baubeginn an diesem ersten Abschnitt. Der Fluchtlinienplan 10002 für den Ausbau der Höhne vom Alten Markt bis zur Werther Brücke wird sogar erst am 7.8.1951 rechtskräftig, als die Straße bereits seit einem Jahr gebaut wird. Die meisten Abschnitte der Talstraße werden mit Hilfe von Fluchtlinienplänen festgesetzt. Als letzte werden die Pläne für die Abschnitte Martin-Luther-Str./Engelsstr. (Nr. 10025 - 15.9.53) und Kluse/ Eiland (Nr. 10024 - 24.3.54) rechtskräftig.

Der vom Aufbaugesetz geforderte Leitplan wurde 1952 vom Rat der Stadt förmlich festgestellt und rechtswirksam. Der erste Durchführungsplan nach dem neuen Aufbaugesetz im Verlauf der Talstraße wird 1952 für die an die Höhne grenzende Barmer Innenstadt aufgestellt (Durchführungsplan Nr. 30) und am 26.11.53 rechtskräftig. In der Wuppertaler Planungspraxis werden Durchführungspläne A und B aufgestellt. In den A-Plänen werden lediglich Fluchtlinien dargestellt und damit Verkehrsflächen festgesetzt. In B-Plänen werden auch Nutzungsarten und die angestrebte Baustruktur geregelt. Hier wird von der im Gesetz gegebenen Möglichkeit, sich auf eine einzelne Darstellung zu beschränken, Gebrauch gemacht. Es wird sogar in den meisten Fällen nur mit dem Durchführungsplan A gearbeitet, d.h. es sind praktisch Fluchtlinienpläne. In diesen Gebieten gilt hinter den Baufluchtlinien das Baurecht, das die Sonderpolizeiverordnung von 1939 gewährt.[52]

Die Baustruktur der Innenblöcke wird zunächst nur in wenigen Fällen mit Durchführungsplänen des Typs B geregelt, wenn aufgrund wesentlich geänderter Grundstückszuschnitte unbedingt neue Baustrukturen festgelegt werden müssen. Dies geschieht entlang der Talstraße zunächst nur für die Barmer Innenstadt (Nr. 30 und 28), den Bereich Haspel (Nr. 45), Berliner Str./Berliner Platz (Nr. 72) und Döppersberg/Johannisberg (Nr. 118 und 119).

Diese 1946 entwickelte Planungskonzeption für den Wiederaufbau der Talachse, der Diskussionsprozess und die Art der Umsetzung machen deutlich, dass das Verkehrskonzept Grundlage für die Wiederaufbauplanung der Stadt wurde. Die Verkehrsplanung bestimmte die neuen Stadtstrukturen. Die Stadtplanung legt Fluchtlinien fest, außerhalb derer sich die Bautätigkeit vornehmlich auf den alten Bau- und Nutzungsstrukturen entfalten kann, wie sie in der Sonderpolizeiverordnung festgelegt sind. Nur an einigen wenigen Stellen werden mit dem Instrumenta-

[51] Vgl. Drucksache 16/51. Verhängung einer Bausperre... zur Sitzung des Rates am 20.4.1951 und Drucksache Nr. 240/52: Verlängerung der Bausperre zur Sitzung des Rates am 3.7.1952

[52] Die Sonderpolizeiverordnung von 1939 gilt bis 1961. Sie wird abgelöst durch die Sonderbauordnung, die nach in Kraft treten des Bundesbaugesetzes als Übergangsregelung für eine Frist von 20 Jahren vom Rat beschlossen wurde und dementsprechend 1981 auslief. Seither regelt sich das Baurecht außerhalb der von Bebauungsplänen erfassten Gebiete und innerhalb der bebauten Ortsteile nach § 34 BBauG bzw. BauGB.

rium der Durchführungspläne auch neue Baustrukturen entwickelt, meist nur dort, wo die Intensität der Eingriffe durch die Straßenplanung eine Neuordnung zwingend erforderlich macht, um überhaupt eine neue Bebauung zu ermöglichen. Ansonsten werden die alten Nutzungsstrukturen fortgeschrieben, sicherlich auch unter dem Gesichtspunkt, den notwendigen Wiederaufbau nicht durch langwierige Planungs- und Neuordnungsprozesse zu ersticken. Allerdings führt dieses Verfahren auch dazu, dass an vielen Stellen alte, den zukünftigen städtebaulichen Anforderungen nicht mehr entsprechende Strukturen neu erstehen. So wird z.B. die aus der Entwicklung der Industriestadt überkommene enge Nachbarschaft von Wohnen und Gewerbe planerisch nicht angegangen und etwa eine Entflechtung angestrebt. Neben der Neuordnung am Haspel und des Barmer Zentrums wird lediglich in Oberbarmen ein neues Geschäftszentrum vorgesehen und entwickelt. Bei der Konzentration auf die dominierende Verkehrsproblematik fehlt doch die ergänzende städtebauliche Konzeption für den Wiederaufbau.

Die Planung in den nach dem Grundsatzbeschluss folgenden Jahren und Jahrzehnten verändert die Trassenführung und Profilgestaltung nicht mehr grundlegend, die Talstraße wird fast überall wie damals beschlossen auch gebaut. Wesentliche Planungsänderungen gab es nur in vier Punkten.

Für die Straßenbahn wird, wie von der Verwaltung vorgeschlagen, schließlich doch ein besonderer Bahnkörper vorgesehen.

Bereits 1950 wurde die an der Werther Brücke vorgesehene Gabelung der Talstraße aufgegeben, weil - wie es in der Begründung der Beschlussvorlage heißt - die Teilung "vom Wiederaufbauminister als nicht glücklich angesehen worden war."[53] Nun sollen beide Fahrbahnen im Zuge der Berliner Straße nördlich der Wupper verlaufen. Allerdings muss dabei eine Verengung der Gesamtstraßenbreite von 35 m auf 29 m in Kauf genommen werden. Der Rat ist allerdings zunächst mit dieser "schlauchartigen Verengung und Abschnürung der Talstraße" gar nicht einverstanden. Er stimmt dieser Lösung nach längerer Diskussion am 6.10.1950 erst zu, als vorgeschlagen wird, an der Wupperseite auf den sonst überall vorgesehenen Parkstreifen zu verzichten und den Bürgersteig über der Wupper auskragen zu lassen. Bei dieser Gelegenheit wird auch gleich eine Verbreiterung der Rudolf-Herzog-Straße von 8 m auf 16 m beschlossen, weil hier eine Straßenbahnrundschleife angelegt werden soll.

Am Verkehrsknoten Döppersberg wird die zunächst zur Schonung des wieder aufgebauten Hotels Kaiserhof vorgesehene sparsame Ausgestaltung in der zweiten Hälfte der 50er Jahre aufgegeben. Zur Durchsetzung einer großzügigeren Lösung erwirbt die Stadt in den Jahren bis 1959 die Mehrheit der Aktien der Kaiserhof AG. Am 22.5.1960 wird der Bau gesprengt. Das Hotel entsteht rd. 100 m östlich neu an der Stelle, an der früher die Elberfelder Badeanstalt gestanden hatte. Am 22.2.1961 wird die Einweihung gefeiert.

Auch die Planung des zweiten wichtigen Verkehrsknotens Alter Markt wird im Zuge der Durchplanung Ende der 50er Jahre noch grundlegend geändert. Anstelle des seit 1950 vorgesehenen Kreisels mit kombiniertem Schwebebahn- und Straßenbahnbahnhofs in der Mitte wird nun eine normale Straßenkreuzung geplant.

Nicht realisiert wurde die direkte Verbindung Unterdörnen - Hünefeldstraße im Zuge der Nordparallele. Der seit 1940 bestehende Fluchtlinienplan wurde allerdings erst 1976 bzw. 1984 durch Bebauungspläne aufgehoben, mit denen dann die Voraussetzungen für den Bau des Spielplatzes an der Loher Brücke sowie des neuen Wohn- und Geschäftshauses gegenüber geschaffen wurden, die sich heute dort befinden.

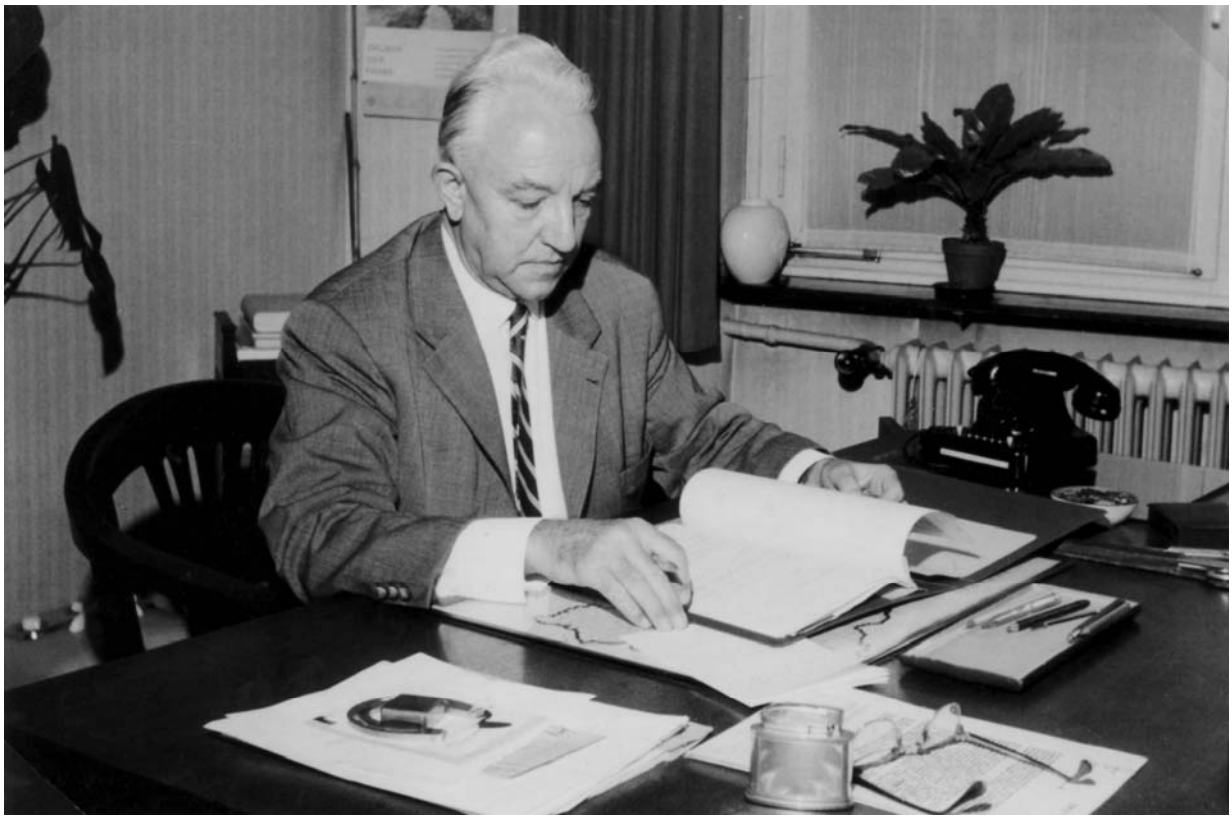
[53] Vgl. Drucksache Nr. 250/50: Änderung der Straßen- und Baufluchtlinien der Straße Höhne zwischen Rudolf-Herzog-Straße und Werther Brücke zur Sitzung des Rates am 6.10.1950

Sie sorgen für den Fortgang der Planung der Talstraße:

Robert Daum
Oberbürgermeister 1946 - 48 und 1949 – 52

Dr. Hübler
Baudezernent 1946 – 1953

und



Oberbaudirektor Otto Schillinger, Leiter des Planungsamtes 1936 - 1965

Umstritten blieb in den Jahrzehnten seit dem Grundsatzbeschluss der Abstieg Bendahl. Zwar wurden bereits 1947 verschiedene Planungen entwickelt, aber doch immer wieder zurückgestellt. Anfang der 70er Jahre stieg er sogar kurzzeitig zum größten Wuppertaler Verkehrskreuz auf, zumindest nach den Planungsvorstellungen des 1970 vorgelegten Generalverkehrsplans. Der Abstieg wurde schließlich 1984 ganz vom Rat aufgegeben.

IV. Der Bau der Talstraße von 1950 bis 1972

1. Prioritäten

Auf einer Länge von 7 km war die Talstraße neu zu bauen oder doch erheblich zu verbreitern. Das ging natürlich nicht in einer einzigen Baumaßnahme. 12 Abschnitte wurden gebildet, die unabhängig von einander durchführbare Bauabschnitte darstellten - allerdings wurden beim Bau die Abschnitte noch weiter geteilt. Die dringlichsten Abschnitte wurden dort gesehen, wo eine neue Trasse die beengten Verkehrsverhältnisse insbesondere in den Stadtzentren entlasten sollte, da die "lediglich" zu verbreiternden Straßen zumindest den noch spärlichen Verkehr zunächst durchaus bewältigen konnten. Der Schwerpunkt der vordringlich in Angriff zu nehmenden Abschnitte lag deshalb auch in Elberfeld, wo die Talstraße von der Tannenbergstr. bis zum Haspel neu gebaut werden musste:
I a: Kreuzung Tannenbergstr. - Friedrich-Ebert-Str.
I b: Tannenbergstr. - Brücke Ohligsmühle
II : Ohligsmühle - Döppersberg
IV : Brausenwert - Barmer Str.
V : Barmer Str. - Haspeler Str.

In Barmen waren demgegenüber ausschließlich vorhandene Straßen auszubauen: Friedrich-Engels-Allee, Neuer Weg, Höhne, Berliner Str. Als vordringlich galt hier aber der Abschnitt Rathaus Brücke - Werther Brücke im Zuge der Höhne, weil damit die Voraussetzungen für den Wiederaufbau des Barmer Zentrums geschaffen wurden. Sicherlich spielte dabei auch eine Rolle, dass bei den vorhandenen Rivalitäten zwischen Elberfeld und Barmen die ersten Bauabschnitte der neuen Talstraße nicht ausschließlich in Elberfeld liegen konnten. So verständigte man sich im Rat denn darauf, dass der Ausbau mit jeweils einem Bauabschnitt in Elberfeld und in Barmen beginnen sollte: dem Abschnitt Brausenwerth - Barmer Straße in Elberfeld und dem Abschnitt Rathaus Brücke - Werther Brücke in Barmen[54].

2. Die Finanzierung

Nun sollte es denn aber auch endlich losgehen. Vorher musste jedoch erst noch das Geld für den Bau beschafft werden, bei den 1950 gegebenen wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen keine leichte Aufgabe. Ein in Richtlinien oder gar Gesetzen festgelegtes Zuschusssystem gab es noch nicht.

Die Kosten für den Gesamtausbau der Talstraße werden von der Stadt Anfang 1950 auf 53,5 Mio. DM geschätzt einschließlich Grunderwerb, jedoch ohne die Aufwendungen für den Ausbau der Parallelstrecken und Querverbindungen. Diese Aufwendungen sollen nach einer Denkschrift der Stadt für den Landesverkehrsminister auf 5 Haushaltsjahre von 1950/51 bis 1954/55 verteilt und die entsprechenden Baumaßnahmen in diesem Zeitraum durchgeführt werden[55] - eine immerhin sehr mutige, aber wohl nicht sehr realistische Vorstellung.

Die Kosten der beiden ersten Bauabschnitte werden auf 9,7 Mio. DM geschätzt, davon rd. 2,7 Mio. DM für den noch ausstehenden Grunderwerb; 3,8 Mio. DM soll der Abschnitt Brausenwerth - Barmer Str. kosten und 5,9 Mio. DM der Abschnitt Rathaus Brücke - Werther Brücke. Für diese ersten beiden Bauabschnitte ist die Finanzierung auf die Beine zu stellen.

---

[54] Vgl. Stenografisches Protokoll der Ratssitzung vom 10.5.1950, Antrag der CDU Drs. Nr. 114/50 (angenommen bei 8 Stimmenthaltungen)

[55] Vgl. Schreiben von OStD Dr. Bremme an den Verkehrsminister des Landes NW vom 7.1.1950 mit Denkschrift "Entlastungsstraßen für den Durchgangsverkehr der Talrichtung in Wuppertal"

In den Jahren 1948/49 hatte die Stadt gerade mal 238.100 DM Zuschüsse vom Land für die Planung der Talstraße und den Grunderwerb erhalten[56], jedoch allein seit der Währungsreform bereits fast 1,5 Mio. DM für Grunderwerb und kleineren Ausbaumaßnahmen ausgegeben[57]. Ab 1949 versucht die Stadt in Gesprächen mit Vertretern der zuständigen Ministerien des Landes (Wiederaufbauminister, Verkehrsminister, Innenminister, Finanzminister) auf verwaltungs- und politischer Ebene eine Bezuschussung zunächst der ersten Bauabschnitte des Talstraßenprojekts zu erreichen. Verhandlungsgrundlage der Stadt ist dabei die bereits erwähnte Denkschrift, in der die Bedeutung der Wuppertaler Straßenbauprojekte auch für die Landesentwicklung hervorgehoben werden.

In den Verhandlungen wird vom Land die überörtliche Bedeutung der Wuppertaler Straßenbauprojekte anerkannt. In den abschließenden Verhandlungen am 16.6.1950 werden zunächst jedoch nur Kredite in Höhe von 3,8 Mio. DM aus Mitteln des Wiederaufbauministeriums in Aussicht gestellt, für die Zinsen und Tilgung zu leisten wären. Die Vertreter der Stadt erklärten sich zur Übernahme von Zinsen und Tilgung außerstande, nur mit echten Zuschüssen könne angesichts der Haushaltssituation die Talstraße finanziert werden. Nach langer Diskussion erklärte sich das Land bereit, in diesem besonderen Fall auf die Verzinsung und Tilgung der Kredite zu verzichten, d.h. verlorene Zuschüsse zu gewähren. Begründet wird dieses Entgegenkommen damit, dass das Talstraßenprojekt, "über dessen Notwendigkeit und Dringlichkeit keinerlei Meinungsverschiedenheit besteht, eine einmalige, in gleicher Größenordnung im Lande nicht wiederkehrende kommunale Aufgabe ist, die die Finanzkraft der Stadt bei weitem übersteigt."[58] Die Mittel durften allerdings nur für den Erwerb von Grundstücken und für Abfindungen von Grundstückseigentümern verwendet werden.

1952/53 war über die Finanzierung weiterer Bauabschnitte neu zu verhandeln. Dabei ging es um ein Kostenvolumen von 19 Mio. DM, an dem sich Bund und Land nach den Vorstellungen der Stadt wenigstens zur Hälfte beteiligen sollten. Das Wiederaufbauministerium erklärt sich allerdings in einer Besprechung am 16.7.1953 nur mehr bereit, 6,7 Mio. DM in Form von Darlehen zur Verfügung zu stellen.[59] Auch der Einsatz der Wuppertaler Landtagsabgeordneten[60] vermag dieses für die Wuppertaler Finanzplanung so ungünstige Ergebnis nicht zu ändern.

Bei dieser Regelung der Darlehensgewährung blieb es dann auch in den folgenden Jahren. Erst Anfang der 60er Jahre beim Ausbau des Verkehrsknotens Alter Markt kommt eine Neuregelung der Finanzierung von Verkehrsprojekten zum Tragen, nach der zunächst das Land bei Straßenbauprojekten von überregionaler Bedeutung (Bundes- und Landstraßen) einen Zuschuss von 50 % leistete; ab 1967 beteiligt sich der Bund mit weiteren 30 % der Kosten, so dass die Kosten von großen Straßenbauprojekten seither mit bis zu 80 % bezuschusst werden. Bis Anfang der 60er Jahre jedoch muss die Stadt das Talstraßenprojekt mit Ausnahme der für die beiden ersten Bauabschnitte gewährten Zuschüsse vollständig selbst aus Eigenmitteln und Darlehen finanzieren. Für den Rat der Stadt hat dieses Projekt eine solch herausragende Bedeutung, dass er bereit ist, einen erheblichen Teil der finanziellen Möglichkeiten der Stadt für dieses Vorhaben einzusetzen. Nach einer Aufstellung des Rechnungsprüfungsamtes sind für den Bau der Talstraße von 1950 bis 1958 rd. 16,8 Mio. DM für den Grunderwerb und rd. 17 Mio. DM für Baumaßnahmen aufgewendet worden, insgesamt mithin 34,8 Mio. DM.[61] Und 1958 ist die Halbzeit des Projektes Talstraße noch nicht erreicht; der Bau nimmt einen weitaus längeren Zeitraum in Anspruch als gedacht. Und auch die Kosten steigen.

3. Die ersten Bauabschnitte - ein stockender Beginn

Nun sollte es aber losgehen. Drei Jahre nach dem Grundsatzbeschluss will der Rat endlich Taten sehen. Am 10.5.1950 soll der Haushaltsplan 1950/51 verabschiedet werden. Darin enthal-

---

[56] Vgl. Verwaltungsbericht für die Jahre 1948 - 1953, S. 396
[57] Vgl. Schreiben von OStD Dr. Bremme vom 7.1.1950, a.a.O.
[58] Vgl. Niederschrift über die Besprechung am 16. Juni 1950, S.3
[59] Vgl. Drs.Nr. 390/53, behandelt in der Sitzung des Rates am 15.9.1953
[60] Vgl. Schreiben von OStD Dr. Bremme an die Wuppertaler Landtagsabgeordneten vom 21.4.1953
[61] Vgl. Bericht des Rechnungsprüfungsamtes zur Jahresrechnung 1958

ten sind 1,7 Mio. DM für den Bau der ersten beiden Abschnitte der Talstraße. Angesichts eines Haushaltsdefizits von fast 6 Mio. DM und der noch bestehenden Unsicherheiten bei der Finanzierung der Talstraße - das entscheidende Gespräch über eine Beteiligung des Landes steht noch aus - schlägt die Verwaltung vor, u.a. auch diese Mittel vorläufig zu sperren.

CDU, SPD und FDP legen demgegenüber aber Anträge vor mit dem Ziel, die sofortige Freigabe der Mittel zu beschließen. Zur Deckung der Ausgaben sollten dann u.a. eben die Einnahmen aus der Gewerbesteuer höher angesetzt werden. Die Verwaltung in Person des Stadtkämmerers Dr. Bragard widerspricht entschieden diesem Verfahren. Dies bringt den Rat in Kampfesstimmung. Als auf den Antrag der CDU, wenigstens 1 Mio. DM im Haushalt zu entsperren, Stadtkämmerer Dr. Bragard die Bedenken der Verwaltung zu Protokoll genommen wissen wollte, sprang Dr. Schmidt (CDU) auf und forderte ebenfalls zu protokollieren, dass die Verwaltung nicht die notwendigen Schritte unternommen habe, um das Projekt voranzutreiben. Die Diskussion wurde heftig. Stv. Sack (SPD) rief aus: "Wenn die Verwaltung nicht die nötige Initiative ergreift, müssen wir sie dazu bringen, sonst müssen wir uns nach einer anderen Verwaltung umsehen."[62] Die Wogen der Erregung glätteten sich aber rasch wieder, nachdem der CDU-Antrag mit 8 Stimmenthaltungen angenommen worden war - der Bau der Talstraße sollte sofort beginnen, und zwar, das wurde nochmals ausdrücklich in dem Antrag betont, gleichzeitig in Elberfeld und in Barmen. Allerdings durfte die Verwaltung den Ausbau der Höhne solange zurückstellen, bis die Zuschussfrage geklärt würde. Ansonsten wurde die Verwaltung ermächtigt, 3 Mio. DM an öffentlichen Krediten aufzunehmen und Grundstücksankäufe möglichst auf Rentenbasis zu tätigen, um dadurch den Finanzierungsbedarf vorerst zu senken.

Nach dieser deutlichen Willensbekundung spurt die Verwaltung. Bereits in der nächsten Sitzung des Rates am 22.6.1950 wird eine Vorlage mit Finanzierungsvorschlägen für die sofortige Durchführung der beiden Bauabschnitte vorgelegt. Es kann zudem mitgeteilt werden, dass sich die Landesregierung im Gespräch am 16.6.1950 bereit erklärt hat, einen Zuschuss in Höhe von 3,8 Mio. DM zu gewähren. Zugleich laufen Ausschreibung und Vergabe. Bereits zur Sitzung des Hauptausschuß am 21.7.1950 beantragt die Verwaltung die Zustimmung zur sofortigen Auftragserteilung, die auch einstimmig erteilt wird. Den Zuschlag erhält die Arbeitsgemeinschaft der Firmen Stichtmann/Söhn für den Abschnitt Brausenwerth - Barmer Str. Den Auftrag zum Ausbau der Höhne erhielt die Arbeitsgemeinschaft der Firmen Mai & Co/Wahmann.

Nun kann es losgehen. Bevor jedoch der erste Spatenstich erfolgt, wird am 15.5.1950 an der Kreuzung Tannenbergstr./Friedrich-Ebert-Str., der verkehrsreichsten Kreuzung der Stadt, die erste Verkehrssignalanlage der Nachkriegszeit in Betrieb genommen[63]. Nach den Berichten in den Zeitungen[64] war dies auch deshalb ein herausragendes Ereignis, weil wie so häufig bei neuen Verkehrsregelungen zunächst offenbar das tägliche Verkehrschaos nur noch größer wurde. Die "nach den neuesten Gesichtspunkten ausgeführte" Ampelanlage ist handgeschaltet. Ein Verkehrspolizist am Schaltkasten reichte aber offenbar bei weitem nicht aus. Ein großes Polizeiaufgebot ist notwendig, um die Wuppertaler Autofahrer und Fußgänger an die neue Errungenschaft zu gewöhnen. Zunächst entwickelten sich große Staus vor allem auf der Friedrich-Ebert-Str. und der Tannenbergstr. Die Autofahrer versuchten dementsprechend bei Gelb mit einem Blitzstart über die Kreuzung zu preschen, gerieten dabei aber in Konflikt mit langsameren Fahrern. Das Linksabbiegen schafften bei den kurzen Grünphasen nur wenige, zumal die bei Gelb noch Einfahrenden die Kreuzung verstopften. Wenn zudem noch eine Straßenbahn die Kreuzung sperrte, war das Chaos komplett. Viele Fußgänger mussten erst von Polizisten festgehalten und ermahnt werden, weil sie ohne auf Grün zu warten mit kühnen Sprüngen vor den Stoßstangen der Autos über die Kreuzung laufen wollten.

---

[62] Vgl. Stenografisches Protokoll der Ratssitzung vom 10.5.1950, S. 243

[63] Erste Verkehrsampeln wurden Anfang der 30er Jahre an der Kreuzung Wieden, an Altem Markt und Loher Kreuz sowie an den Kreuzungen Wall/Mäuerchen/Kirchstr. und Breite-/Königsstr. (Robert-Daum-Platz) installiert. Vgl. 50 Jahre Wuppertal, Wuppertal 1979, S. 74.

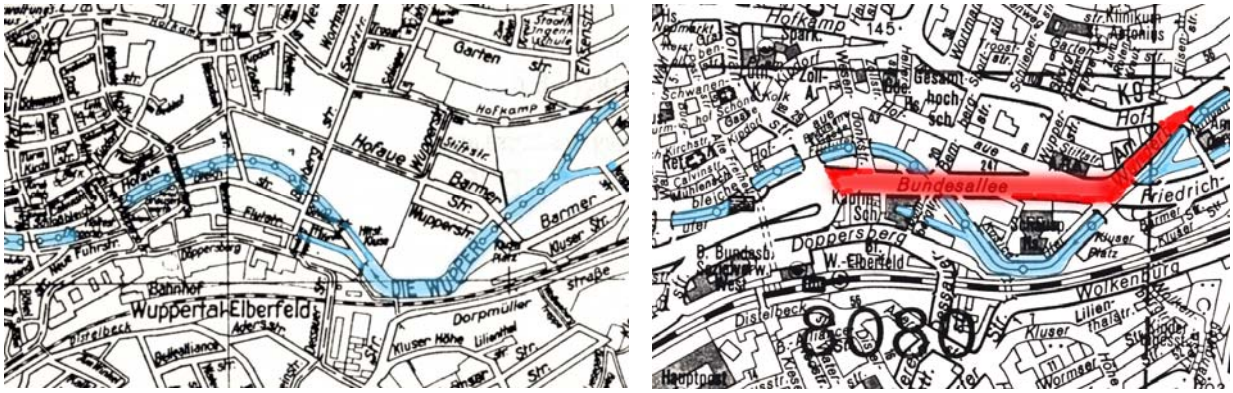
[64] Vgl. u.a. General-Anzeiger vom 15.5.1950, 19.5.1950

Mit der Zeit lernten auch die Wuppertaler den Umgang mit den Signalanlagen. Der wachsende Autoverkehr erzwang die Einrichtung von mehr und mehr Anlagen. Am 29.12.1954 wird, lange vor dem Umbau, wird auch am Döppersberg eine Verkehrssignalanlage in Betrieb genommen.[65]

Am 26. Juli 1950 begannen dann die Bauarbeiten am **Abschnitt Brausenwerth - Barmer Str**., am 9. August wurde auch in Barmen am Abschnitt Höhne begonnen.[66] Am Brausenwerth wurde als erste Maßnahme das ehemalige Stadttheater, das ganz von der neuen Straße beansprucht wird und das gegenüberliegende Stadtbad abgerissen. Auf dem frei geräumten Grundstück des Stadtbades soll ein Parkplatz angelegt werden[67]. Wegen der noch bestehenden Grunderwerbsprobleme konnte jedoch zunächst noch kein zusammenhängender Straßenzug entstehen.

Die Bundesallee am Brausenwerth 1953

Beim Bau dieses Abschnitts wurde 1950 vom früheren Wuppertaler Stadtbaurat Dr. Roth die bereits 1940 zwischen Bangert und Schillinger diskutierte Idee wieder ins Gespräch gebracht, auch die Schwebebahn in diesem Bereich über die neue Talstraße zu führen, um so eine Begradigung und Verkürzung des Strecke gerade im engen Kurvenbereich an der Kluse zu erreichen. Mit den beiden neuen Brücken an Bemberg- und Barmer Str. müsste auch das Gerüst der Schwebebahn in Form einer aufwendigen Brückenkonstruktion erneuert werden. Ohne großen Kostenunterschied könnte dafür die Schwebebahn insgesamt auf der neuen Straßentrasse neu gebaut werden, wobei das Gerüst von einer mittleren Stütze in T-Form getragen werden sollte, die zwischen den beiden vorgesehenen Straßenbahngleisen errichtet werden könnten. Damit könnte die Strecke um rd. 200 m verkürzt werden, die Fahrzeit würde sich entsprechend verringern, verringern würden sich auch Unterhaltungs- und Betriebskosten.[68] Der Vorschlag wurde nicht aufgegriffen, die Schwebebahn folgt weiter in weitem Bogen der Wupper.



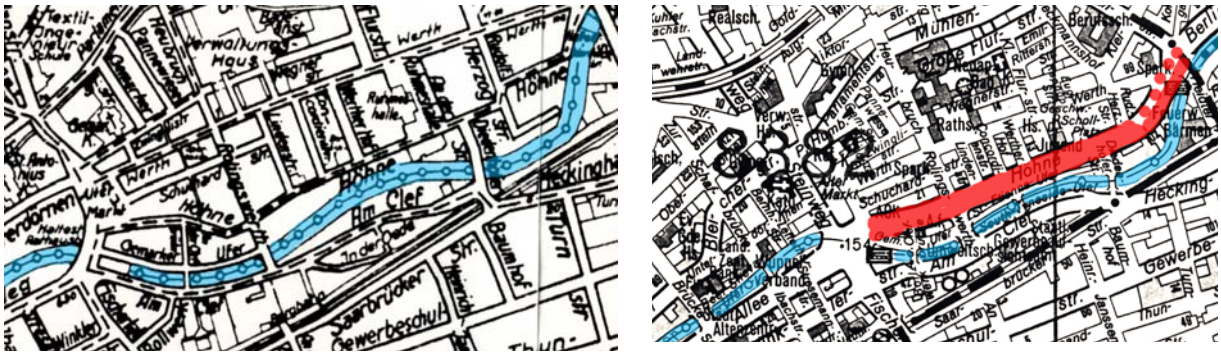
Der erst Bauabschnitt der Talstraße in Elberfeld auf den Stadtplänen von 1939 und 1984

Der Bau der Straße, der neuen Bemberg-Brücke sowie der Verbindung zum Hofkamp (Am Wunderbau) konnte trotz der Grunderwerbsprobleme ohne Unterbrechung fortgeführt werden. Am 16.12.1953 kann die neue Straße zum ersten mal durchgehend vom Brausenwerth zur Barmer Str. und zum Hofkamp befahren werden, obwohl die endgültige Fertigstellung sich noch bis März 1955 hinzieht.

[65] Vgl. General-Anzeiger vom 29.12.1954; Westdeutsche Rundschau vom 30.12.1954
[66] Vgl. Verwaltungsbericht für die Jahre 1948 - 1953, S. 436
[67] 1960/61 wird hier das neue Hotel Kaiserhof errichtet.
[68] Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 21.12.1950

Die neue Höhne 1953

Der **Ausbau der Höhne** war am 16.7.1953 fertig gestellt. Allerdings hatte es hier erheblich mehr Schwierigkeiten gegeben, weil auch hier bei Baubeginn noch nicht alle benötigten Grundstücke hatten erworben werden können. So mussten deshalb die Bauarbeiten bereits ein halbes Jahr nach Baubeginn am 10.1.1951 ganz eingestellt werden und konnten erst über ein Jahr später am 15.4.1952 wieder aufgenommen werden. Der Abschnitt Rudolf-Herzog-Str.- Werther Brücke konnte sogar überhaupt nicht mit ausgebaut werden, weil u.a. das Merkur-Haus noch abgebrochen und an anderer Stelle direkt an der Wupper neu errichtet werden musste. Die Höhne blieb hier noch einige Jahre auf eine Fahrbahn verengt, ehe 1957/58 auch hier die Verbreiterung erfolgen konnte. Trotz der Verzögerung war die neue Höhne dann immerhin bereits seit dem 6.12.1952 einspurig befahrbar und wurde am 16.7.1953 insgesamt für den Verkehr freigegeben.



Der erste Bauabschnitt der Talstraße in Barmen auf den Stadtplänen von 1939 und 1984

Die Stilllegung der Baustelle aufgrund der Grunderwerbsprobleme zeitigte einige Konsequenzen. Bereits am 15.1.1951, als Baudezernent Dr. Hübler vor dem Rat seinen jeweils zu Jahresbeginn traditionell vorgesehenen Bericht über den Stand der Arbeiten an der Talstraße abgab, entspann sich spontan eine heftige Diskussion, weil Barmer Stadtverordnete wohl auch Schlampereien der Verwaltung, speziell des Liegenschaftsamtes zu Lasten ihres Stadtteils argwöhnten. Der Stv. Wirths (FDP) warf dem Liegenschaftsamt vor, den Grunderwerb zu verschleppen. Nicht die Sicherstellung des Baufortgangs stehe bei den Verhandlungen im Vordergrund, sondern der Ankauf zu einem günstigen Preis. Die Ursache sei ein Organisationsfehler: Die Grundstücksabteilung des Liegenschaftsamtes müsse der Bauverwaltung zugeordnet werden, damit die Prioritäten richtig gesetzt würden. Stv. Brauda (CDU) kritisiert, dass das Liegenschaftsamt offenbar häufig versuche, den Preis zu diktieren und ihn den Grundstückseigentümern mit der Enteignungsdrohung aufzuzwingen. Auch das sei auf Dauer nicht hilfreich bei den noch ausstehenden Grundstücksverhandlungen.[69]

Die Verwaltung weist die Anschuldigungen zurück und erläutert in umfangreichen Vorlagen in den folgenden Ausschusssitzungen den Stand und die Schwierigkeiten des Grunderwerbs. Diese liegen zum einen in unterschiedlichen Preisvorstellungen, den schwierigen Verhandlungen mit Erbengemeinschaften und der zeitaufwendigen Durchführung von Enteignungsverfahren bei nicht verkaufsbereiten Eigentümern. Darüber hinaus müssen aber häufig auch Ersatzgrundstücke für Eigentümer oder gewerbliche Mieter beschafft und deren Umzug oder auch Baumaßnahmen finanziert werden. Im Bereich der Höhne waren allein 12 Geschäfte und Gewerbebetriebe und 25 im Bauabschnitt Brausenwerth - Hofkamp zu verlagern. Den Wohnungsmietern mussten Ersatzwohnungen beschafft werden; in den Ruinen der beiden Bauabschnitte gab es

[69] Vgl. Stenografisches Protokoll der Ratssitzung am 15.1.1951, S. 4 ff

noch 34 Wohnungen. Allein im ehemaligen Stadttheater waren noch 19 Wohnungen und 5 Geschäfte untergebracht.[70] In den nächsten drei Abschnitten, deren Ausbau 1952 beschlossen wird, sind z.B. für 272 Wohnungen mit 682 Räumen Ersatz zu schaffen, wobei die Ersatzräume wegen der allgemeinen Wohnungsnot neu zu erstellen sind.[71] Insgesamt sind bis 1967 für den Ausbau der Talstraße 240 Betriebe verlagert und 520 Wohnungen abgerissen worden, für die Ersatz geschaffen werden musste[72].

Trotzdem geht der Streit über den schleppenden Grunderwerb weiter, während an der Höhne die Bauarbeiten über ein Jahr ruhen. In der Hauptausschusssitzung am 10.1.1952 wird das Problem aufgrund einer Anfrage der CDU erneut behandelt. Wieder wird das Liegenschaftsamt, das immer noch nicht alle erforderlichen Grundstücke erwerben konnte, mit Vorwürfen überhäuft. Die Verwaltung weist zum wiederholten Male daraufhin, daß Einsprüche gegen die festgesetzten Fluchtlinien[73], die Notwendigkeit des Nachweises von Ersatzgrundstücken mit der Ermöglichung von Ersatzbauten den Grunderwerb behindern.[74]

Schließlich schlägt die Verwaltung - um diesem Ärger zukünftig zu entgehen - vor, vor der Durchführung der nächsten Baumaßnahmen zunächst alle erforderlichen Grundstücke zu erwerben und freizumachen. Eine entsprechende Vorlage, in der dafür fünf weitere Bauabschnitte vorgeschlagen werden, wird am 20.6.1952 vom Hauptausschuss beschlossen. Die Kosten von Grunderwerb und Freimachung werden auf rd. 17 Mio. DM geschätzt.[75]

Der Rat verleiht am 15.7.1954 dem fertig gestellten Bauabschnitt der neuen Talstraße den Namen "Bundesallee". Sie erhielt diesen Namen, weil als Teil der Bundesstraße 7 auch zumindest teilweise einen alleeartigen Charakter aufweist.

Und abschließend noch zur Information: Am 1.7.1953, die ersten beiden Bauabschnitte der Talstraße nähern sich ihrer Fertigstellung, sind in Wuppertal 23.505 Kfz zugelassen, darunter 11.165 PKW.[76]

4. 1953 bis 1960 - zehn Jahre Bauzeit und noch lange kein Ende

Zunächst findet 1953 ein Wechsel in der Führung des Baudezernates statt. Zuständig für die Durchführung des Talstraßenprojekts war bisher Dr. Hübler, seit 1946 Baudezernent. Zum 31.1.1953 verlässt er Wuppertal, um Baudezernent in seiner Heimatstadt Lübeck zu werden. Der Rat wählt am 12.2.1953 Prof. Friedrich Hetzelt, bisher Baudezernent in Oberhausen und vormals Architekt von NS-Größen aus dem Kreis um Albert Speer[77], zu seinem Nachfolger. Er wird am 3.6.1953 in sein Amt eingeführt und übernimmt als größte Aufgabe das Projekt Talstraße.

Die Schwierigkeiten mit dem Grunderwerb haben Rat und Verwaltung zur Vermeidung weiterer Querelen veranlasst, nun zunächst den Grunderwerb voranzutreiben. In vorderster Priorität stehen dabei die Abschnitte:

I Tannenbergstr./Brücke Ohligsmühle,
II Brücke Ohligsmühle/Döppersberg,
V Kluser Brücke/Haspeler Str.,
VIII Wasserstr./Alter Markt sowie
VIIIa Verbindung Steinweg/Neuer Weg.

---

[70] Zusammenstellung des Liegenschaftsamtes vom Jan.1951
[71] Vgl. Sitzung des Hauptausschuß am 6.6.1952, Drs.Nr. 208/52 (Anlage)
[72] Vgl. die Zusammenstellung im General-Anzeiger vom 30.9.1967 anläßlich der Fertigstellung des Umbaus Alter markt.
[73] Der hier geltende Fluchtlinienplan 10002 wurde tatsächlich erst am 7.8.1851 rechtskräftig, d.h. 1 Jahr nach Baubeginn. Vor Rechtskraft ist aber z.B. keine Enteignung möglich.
[74] Vgl. General-Anzeiger vom 11.1.1952
[75] Vgl. Sitzung des Hauptausschuß am 6.6.1952, Drs.Nr. 208/52 (Anlage)
[76] Vgl. Wuppertaler Statitistik
[77] Friedrich Hetzelt baut Görings "Karinhall". Er ist zuständig für den Umbau des Palais Prinz Albrecht in Berlin zur Gestapo-Zentrale 1941/42. Nach dem Neubau der italienischen Botschaft erhält er 1942 den Titel Professor. Vgl. W.Durth/N.Gutschow: a.a.O., S. 89; Der Spiegel, Nr.4/1989, S. 64 ff

Hinzu kommen noch drei Brücken, die für die Abwicklung der einzelnen Bauabschnitte von besonderer Bedeutung sind, und deshalb am 2.6.1953 vom Hauptausschuss in die erste Priorität mit einbezogen werden:
- Ohligsmühle,
- Rolingswerth und Steinweg als Voraussetzung für den späteren Ausbau des Alten Marktes.

Die Kosten für Grunderwerb und Freimachung erhöhen sich damit von 17 Mio. DM auf 19,3 Mio. DM. Die geschätzten Baukosten betragen weitere 18,4 Mio. DM, zusammen sind mithin 37,7 Mio. DM für die Durchführung dieser Maßnahmen erforderlich.[78]

Damit wäre allerdings immer noch keine durchgehende Straßenverbindung in der Talachse hergestellt. Um diese zu erreichen, müssen zumindest noch die wichtigen Verkehrsknoten Tannenbergkreuz und Döppersberg sowie die Verbindung von Haspeler Str. zur Friedrich-Engels-Allee gebaut werden mit einem Kostenaufwand von insgesamt weiteren rd. 11 Mio. DM.

Diese städtebauliche und finanzielle Situation ist nun zunächst Gegenstand von Verhandlungen über Zuschüsse des Landes oder des Bundes. Das Ergebnis bleibt, darauf ist schon hingewiesen worden, für die Stadt sehr dürftig, weil nur mehr ausschließlich Darlehen gewährt werden.

Der Beschluss, zunächst nur Grunderwerb und Freimachung der nächsten Bauabschnitte durchzuführen, wird allerdings schon bald doch als ein zu enges Korsett empfunden, das die Handlungsmöglichkeiten zu stark einschränkt. Im Ärger über die Verzögerungen und Auseinandersetzungen ist man wohl etwas zu weit gegangen. Der Rat beschließt am 15.9.1953, dass auch der Bau einzelner Abschnitte in Angriff genommen werden könne, wenn die Voraussetzungen für eine reibungslose Durchführung gegeben seien. Zugleich wird der Bau der Brücke Ohligsmühle als erste Maßnahme beschlossen, weil aus einem aufgenommenen Darlehen dafür gerade ausreichend Mittel verfügbar sind.[79] Anschließend wird der Abschnitt Ohligsmühle - Döppersberg als 3. Bauabschnitt vorgesehen.

Der Bau der **Brücke Ohligsmühle** beginnt noch 1954, während die Bauarbeiten an der übrigen Strecke vom alten Ohligsmühler Markt, hinter IHK-Gebäude und Thalia-Theater bis zum Döppersberg im April 1955 beginnen. Im Mai 1955 wird der große stählerne Brückenbogen eingefahren. Am 18. Juli 1956 wird die neue Brücke einer Belastungsprobe unterzogen; 40 Fahrzeuge mit einer Last von 650 t fuhren auf die Fahrbahnen.[80] Im November 1956 war dieser Abschnitt dann fertig gestellt, so dass nunmehr immerhin eine Umfahrung der Elberfelder City möglich war.

In dieser Zeit verschwinden hier auch die letzten, notdürftig instand gesetzten Häuser aus der Vorkriegszeit. Dazu gehörte u.a. auch das Café Holländer am Islandufer, vor dem Krieg ein exquisites Großstadt-Café, in dem Generationen von Wuppertalern getanzt haben. Es war 1906 im Anschluss an die Neue Fuhr als kuppelbewehrter Eckbau errichtet worden, architektonisch im Stil der Zeit darauf ausrichtet, Aufmerksamkeit zu erregen. 1943 zerstört wurde es nach dem Krieg nur mehr behelfsmäßig instand gesetzt und im Juni 1956 abgerissen[81]. Das letzte Wohnhaus, das noch an der Einmündung der Kölner Straße in das Islandufer stand, wurde im März 1960 abgerissen, weil an dieser Stelle ein Parkhaus errichtet werden sollte[82] - das spätere Parkhaus der Stadtsparkasse. Nur am Johannisberg (der früheren Kölner Straße) blieben noch bis in die 80er Jahre hinein Reste der ehemaligen Bebauung sichtbar. Aber auch neue Wuppertal entstand mit und an der Talstraße. Neben der imposanten neuen Brücke wuchs 1956 das neue Glanzstoff-Hochhaus in die Höhe, dessen Richtfest am 16. Oktober 1956 gefeiert wurde.

---

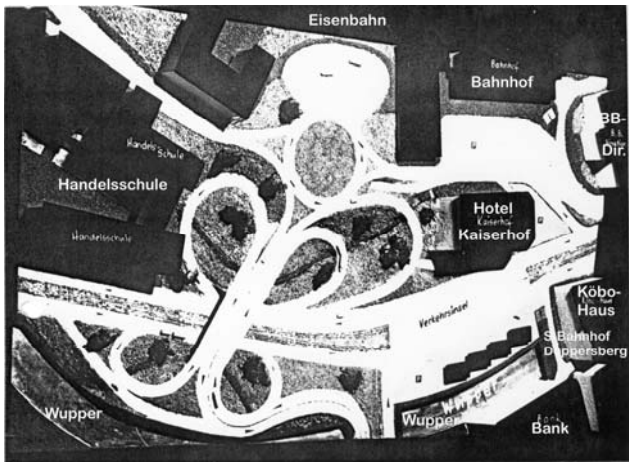
[78] Vgl. Schreiben von OStD Dr. Bremme vom 30.6.1950
[79] Vgl. Drucksache Nr. 390/53 zur Sitzung des Rates am 15.9.1953
[80] Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 18.7.1956
[81] Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 9.6.1956
[82] Vgl. Bericht in der NRZ vom 11.3.1960

Inzwischen war am 19.11.1956 nach einjähriger Bauzeit auch in Barmen ein weiterer, allerdings kurzer **Abschnitt zwischen Engels- und Spinnstraße** fertig gestellt worden, der den hier vor der Oper bestehenden Engpass beseitigte. Die vormals zwischen Neuem Weg und Wupper stehenden bergischen Häuser sind abgerissen, ihre Grundstücke der begradigten und verbreiterten Straße zugeschlagen worden. So konnten die zur Eröffnung des wieder aufgebauten Opernhauses am 16. Oktober 1956 anfahrenden Ehrengäste bereits auf dem neuen Teilstück vorfahren.

Das Kernstück der sog. **Südparallele**, die heutige Wittenstein-/ Winklerstraße, ist vor dem Ausbau kein durchgehender Straßenzug gewesen. Sie bestand aus 7 Straßen, die zum Teil nicht miteinander verbunden waren: im Westen lag die alte Wittensteinstraße zwischen Haspeler Str. und Haderslebener Str. Der Fabrikkomplex der Firma Rittershaus & Blecher unterbrach die Straßenführung zur Besenbruchstr. (bis Kothener Str.) und der Unteren Denkmalstr., die durch den Friedrich-Wilhelm-Platz von der anschließenden Oberen Denkmalstr. getrennt war, die wiederum östlich der Badeanstalt vor Gewerbegrundstücken endete. Engelsstr., Brucherschulstr. und Winklerstr. schlossen sich an, bildeten aber mit versetzten Kreuzungen auch keinen durchgehenden Straßenzug. Über Fischertal hinaus gab es nach Osten keine direkte Anbindung an die Fortsetzung der Südparallele Am Clef und Heckinghauser Str. Hier mußten einige Durchbrüche und Begradigungen vorgenommen werden.

Damit wird früh begonnen, um für die kommenden Baumaßnahmen eine Ausweichstrecke zu schaffen. 1955 werden Unter- und Oberdenkmalstr. über den Friedrich-Wilhelm-Platz direkt miteinander verbunden. Der Durchbruch von der alten Wittensteinstr. zur Besenbruchstraße am Gelände der Firma Rittershaus & Blecher wird 1955/56 gebaut[83]. Die Verlängerung der Winklerstr. vom Fischertal zur Straße Am Clef wird am 20.12.1958 für den Verkehr freigegeben[84], der Durchbruch von der Oberen Denkmalstr. zur Engelsstr. am 20.12.1960[85]. Allerdings bleibt hier zunächst eine problematische Kreuzung mit der von der Überführung über die Eisenbahn herunterkommenden Brucher Schulstr. bestehen. Als 1962 wegen der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke die Brücke angehoben und erneuert werden muss, wird von der Verkehrsplanung die verkehrstechnisch bessere und elegantere kreuzungsfreie Lösung für die Anbindung der Brucher Schulstr. entwickelt und in den Jahren 1963/64 gebaut. Damit ist dieser wichtige Abschnitt der Südparallele fertig gestellt. Am 17.4.1964 beschließt der Rat, den nun durchgehenden Straßenzug (bis zur Spinnstr.) insgesamt in Wittensteinstraße umzubenennen.

Auch am **Döppersberg** hatte der Umbau inzwischen begonnen. Dabei war das verkehrsplanerische Problem, drei von Norden kommende Hauptverkehrsstraßen (Wall, Poststr., Am Kolk/Morianstr.) und zwei zu den südlichen Stadtteilen führende Straßen (Bahnhofstr., Döppersberg) auf einem schmalen Geländestreifen zwischen Wupper mit Schwebebahn und einer teilweise bis zu 10 m höher liegenden Geländestufe (Verlauf der Märkischen Eisenbahn) mit der neuen Talstraße zu verbinden, im Wettbewerb zunächst nicht zufrieden stellend gelöst worden. Auch die in der Zwischenzeit diskutierten Lösungen einer Anbindung im Bereich Kluse oder zwischen Wesendonkstr. und Döppersberg versprachen keine ausreichende Problemlösung. Schließlich, als eine endgültige Entscheidung nicht mehr aufschiebbar war, wurde von Schillinger und Hetzelt die Lösung vorgeschlagen und durchgesetzt, die im Modell von der Verwaltung im Januar 1955 vorgestellt



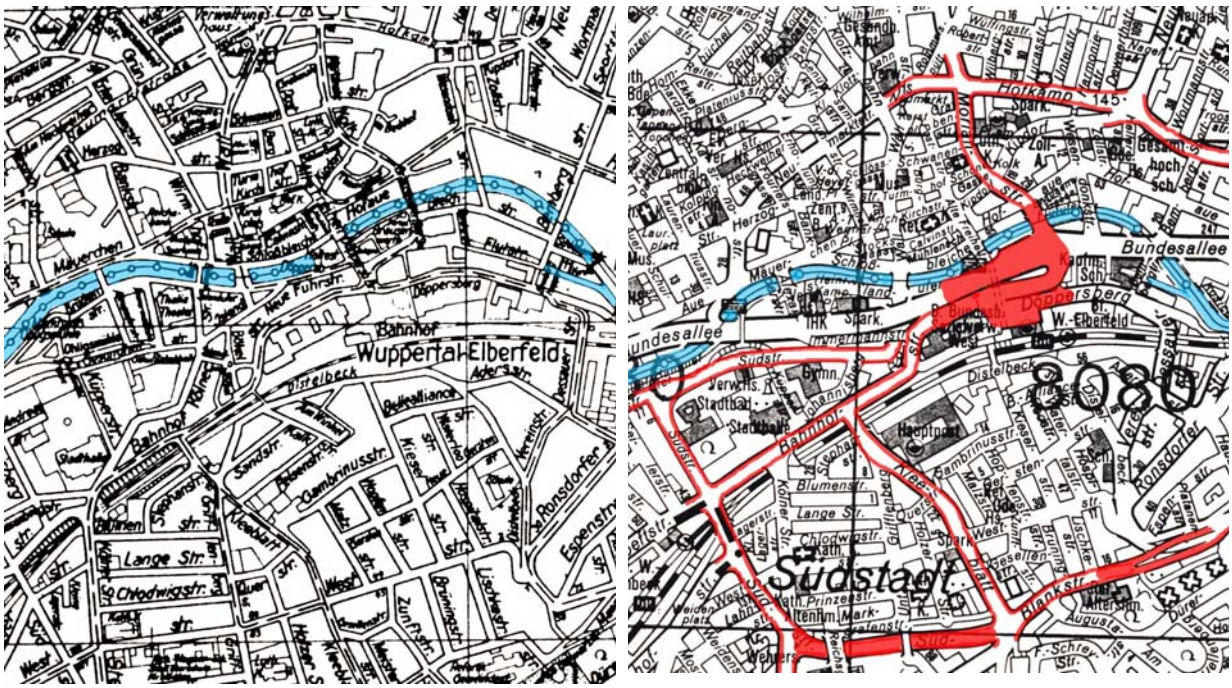
Nicht umgesetzter kreuzungsfreier Alternativplan für den Verkehrsknoten Döppersberg von 1950

[83] Vgl. Bericht des Rechnungsprüfungsamtes zur Jahresrechnung 1958
[84] Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 18.12.1958
[85] Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 20.12.1960

wurde.[86] Die Hauptkreuzung wurde darin von der westlichen (Poststr./Neue Fuhrstr./Bahnhofstr./Döppersberg) zur östlichen Seite zur Brausenwerther Brücke verlegt, weil der Straßenzug Morianstr./Gathe eine direkte Verbindung in die nördlichen Stadtteile und über eine Serpentine auch in die südlichen Stadtteile ermöglichte. Die Morianstr. wurde damit aber auch die östliche Grenze der eigentlichen City. Die Straßenbahn erhielt eine eigene Rampe. Der Abriß des "Kaiserhof", in der urspünglichen Planung noch vermieden, war nun allerdings zwingend erforderlich. Die direkte Verbindung von der Poststraße zum Bahnhof wurde durch einen Tunnel ersetzt. Die Alte Freiheit/Poststr. sollte nur noch dem Fußgängerverkehr vorbehalten sein. Im März 1955 begannen die Bauarbeiten; sie sollten über 10 Jahre bis Dezember 1965 dauern.

Gebaut wurde zunächst die Serpentine vom Bahnhofsvorplatz zum Brausenwerth mit den großen Stützmauern (Bahnhofstraße), um den Döppersberg und den von Süden (Ronsdorf) einströmenden Verkehr an die Talstraße anzubinden. Allerdings wurde sie zunächst noch um den "Kaiserhof" herumgeführt, weil der Erwerb erst 1959 erfolgte. Die Stadt musste hierzu die Aktien der Gesellschaft erwerben. Das Gebäude wurde dann am 22.5.1960 gesprengt. Der neue "Kaiserhof" entstand 100 m weiter östlich auf dem Grundstück des ehemaligen Elberfelder Stadtbades. Bereits am 22.Februar 1961 wurde im Restaurant die Wiedereröffnung gefeiert.[87]

Die nächsten Baumaßnahmen waren ab 1958 die Brausenwerther Brücke, die höher gelegt und auf 40 m verbreitert wird sowie die Straßenbahnrampe. Letztere wird am 20.12.1959 in Betrieb genommen. Die Straßenbahnlinien 3, 33, 5, 15 und 25 erhalten damit auch eine neue Linienführung. Sie wanden sich bisher über Bahnhofsstr. - Döppersberg - Alte Freiheit - Calvinstr. - Wall - Neumarkt - Neustr. durch die Elberfelder Innenstadt und werden nun über die Straßenbahnrampe und die Brausenwerther Brücke, die Straße am Kolk und Morianstr. zur Gathe geführt. Die NRZ schrieb zu diesem Ereignis: "Mit Inbetriebnahme der neuen Strecke wurde Wuppertal auch um eine Attraktion reicher, die so leicht keine andere Stadt zu bieten hat: Eine Fahrt in der Straßenbahn in elegantem Schwung über eine kühne Brückenkonstruktion mit Blick auf die teuerste Straße der Welt!"[88]



Stadtplan 1939 Ausbau des Verkehrsknotens Elberfeld sowie Ergänzungsstraßen 1955 – 1965 Stadtplan 1984
(Vollfarbe = Neubau /Randfarbe = Verbreiterung)

[86] Vgl. Schillinger, O.: Probleme des großstädtischen Straßenverkehrs in einer Bergstadt. In: Zeitschrift Bau-Markt, Düsseldorf 51. Jg. 1961, Beilage: Der Straßenbau, S. 267 f
[87] Vgl. Bericht in der NRZ vom 23.3.1961
[88] Vgl. Bericht der NRZ vom 21.12.59

In Fortsetzung der neuen breiten Brausenwerther Brücke mußten dann auch die Straßen **Am Kolk** und der **Morianstraße** entsprechend breit ausbebaut werden, wie es der Fluchtlinienplan 10009 seit 1951 vorsah. Der Ausbau begann im Januar 1957, fertig gestellt war die Straße am 20.8.1959. Auch der neue Platz vor der Post erhält in dieser Zeit seine Gestalt. Der Straßenzug erhielt dann am 8.4.1968 den Namen Morianstraße.

Um für die noch ausstehenden Bauarbeiten in der Talstraße eine Ausweichstrecke zu haben, wurde nun auch der **Hofkamp** als Teil der Nordparallele ausgebaut. Ein erster Abschnitt zwischen Haspeler Brücke und Wupperstraße war bereits zwischen April 1954 und Juli 1955 ausgebaut worden, weil nach der Fertigstellung des ersten Teilstücks der Talstraße ein Großteil des Verkehrs zwischen Elberfeld und Barmen über den Haspel, Hofkamp und Am Wunderbau geleitet wurde. Für den restlichen Teil wurde am 24.4.1959 der "fluchtlinienmäßige Ausbau" beschlossen. Im Oktober 1960 war die Straße nach knapp 1 1/2 jähriger Bauzeit fertig gestellt.

Am Döppersberg wird nach knapp einjähriger Bauzeit der Fußgängertunnel gerade rechtzeitig vor Weihnachten am 1.12.1960 fertig und in einer großen Feier mit viel Prominenz eingeweiht. Bei der ursprünglichen Planung hatte der Tunnel an der Grundstücksgrenze der DB enden und lediglich auf den Bahnhofsvorplatz führen sollen. Erst kurz vor Baubeginn kam den städtischen Planern die Idee, den Tunnel bis direkt zu den Bahnsteigen weiterzuführen. Die Bundesbahn, mit ihrer Direktion Wuppertal damals noch direkt an der Baustelle, fand die Idee ebenfalls überzeugend, so dass dann nach kurzer Umplanung die bis heute ideale Lösung des kurzen Weges vom Bahnsteig direkt in die Elberfelder Innenstadt realisiert werden konnte. Mit der Fertigstellung des Tunnels ist zwar ein wichtiger Bauabschnitt beendet, Busbahnhof und Fahrbahnen sind jedoch immer noch eine große Baustelle. Die Bauarbeiten am Döppersberg werden erst im Dezember 1965 endgültig abgeschlossen.

In Barmen kann auch der Ausbau der **Höhne** abgeschlossen werden. Nachdem die erforderlichen Grundstücke zwischen Rudolf-Herzog-Str. und Werther Brücke endlich erworben werden konnten, wird auch dieser 1953 zurückgestellte Restabschnitt 1957/58 ausgebaut[89].

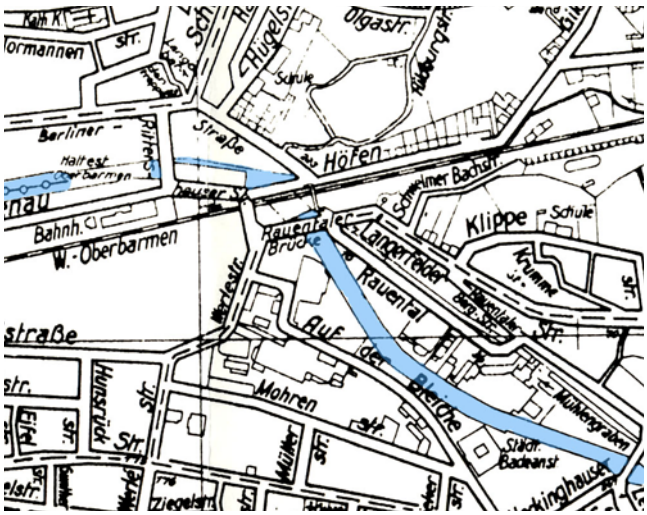
Am östlichen Ende der Talstraße, in **Oberbarmen**, wird seit 1956 zur Verbesserung des schwierigen Verkehrsknotens gebaut. Der Umbau dieses Abschnitts musste vorgezogen werden, als deutlich wurde, dass 1956 die wieder im Bau befindliche Bergische Autobahn bis zur

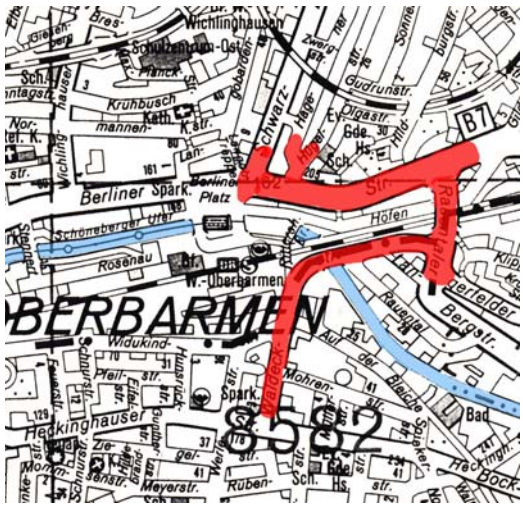
Oberbarmen 1957: In der Bildmitte vorn die alte Werlé-Brücke (1962 abgerissen), dahinter im Bau die neue Brücke

[89] Vgl. Bericht des Rechnungsprüfungsamtes zur Jahresrechnung 1958

Abfahrt Wuppertal-Süd fertig gestellt sein würde. Es wurde befürchtet, dass damit über die B 51 zusätzliche Verkehrsmengen in den Osten der Stadt strömen und den neuralgischen Verkehrsknoten endgültig überlasten würden. Hier ist nun vorgesehen, ab der Kreuzung Schwarzbach die Berliner Str. zu verbreitern, die Einmündungen von Hügel- und Hagenauer Str. neu zu regeln, eine neue Brückenverbindung zur Langerfelder Str. zu bauen und die Stadtteile Beyenburg und Heckinghausen über die Rauentaler- und die Werléstr. neu an die Talachse anzubinden. Bisher lief der gesamte Verkehr von und nach Langerfeld, Beyenburg und Heckinghausen über die schmale und verwinkelte Rittershauser Straße, die anstelle der jetzigen Fußgängerbrücke die Eisenbahn überquerte. Die Kosten dafür waren mit knapp 28 Mio. DM veranschlagt.[90]

Am 23.12.1959 wird als erstes Teilstück die Berliner Straße zwischen Schwarzbach und Höfen, d.h. bis zur neuen Brücke, für den Verkehr freigegeben. Die Kreuzung Berliner Str./Schwarzbach und die neue Brücke über die Eisenbahn bis zur Langerfelder Straße und zum Rauental folgen 1960, die Brücke wird allerdings erst am 18.7.1963 endgültig abgenommen. Der Ausbau des Straßenzugs, der die Verbindung zur Heckinghauser Str. herstellt (die heutige Waldeckstr.), zieht sich von 1957 bis 1965/66 hin. Bis 1960 ist hier erst ein Teilausbau fertig. Am 3.11.1960 beschließt der Rat, anstelle der abzureißenden Werlé-Brücke eine Fußgängerbrücke über die Eisenbahn zu errichten[91]. Kritische Anmerkungen vor allem von Stv. Beneke (CDU), der wegen der Vereisungsgefahr vorschlägt, eine Heizung in den Belag der Brücke einzubauen, werden abgelehnt[92]. Die Fußgängerbrücke wird 1963 fertig. Als letzte Baumaßnahme erfolgt von 1962 bis 1965 der Durchbruch von der Werléstr. am Oberbarmer Bahnhof zur Heckinghauser Str. Diese neue Straße erhielt zusammen mit einem Teil der vormaligen Werléstr. den Namen Waldeckstraße.





Stadtplan 1939 Ausbau des Verkehrskreuzes Oberbarmen 1956 – 1965 Stadtplan 1984

Im Zuge der eigentlichen Talstraße wird noch ein weiterer kleinerer Teilabschnitt gebaut, nämlich der **Abschnitt Eiland - Haspel**, begonnen im Juni 1958 und fertig gestellt im November 1960. Zwischen Kluse und Haspel führte die Trasse zwischen Gefängnis Bendahl und Gerichtsinsel durch bebautes Gebiet. Zwar war auch hier viel zerstört worden, jedoch bestanden 1953 nach einer Zusammenstellung des Liegenschaftsamtes neben einer Reihe von Gewerbebetrieben auch wieder (oder noch) 267 Wohnungen, für die im Rahmen der Freimachung Ersatz geschaffen werden mußte. Das erschwerte den Erwerb und die Freimachung der für den Bau der erforderlichen Grundstücke. Darüber hinaus war auch der Eingriff in die vorhandenen Strukturen so stark, dass hier neue Stadtstrukturen durch planerische Vorgaben geschaffen werden mussten. So ist für das Gebiet am Haspel einer der wenigen Durchführungspläne aufgestellt worden, der neben den Fluchtlinien auch Baugrenzen, Art und Maß der Nutzung sowie die Zahl

[90] Vgl. ebenda
[91] Die Werlé-Brücke wird im Frühjahr 1962 abgerissen.
[92] Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 4.11.1960

der zulässigen Geschosse festsetzte (Nr. 45 A+B), der am 17.11.1959 rechtskräftig wurde. Das Nutzungskonzept wurde aus einem 1956 durchgeführten Wettbewerb entwickelt, in dem die Frage geklärt werden sollte, ob hier ein Verwaltungszentrum, ein Fachschulbezirk oder ein Zentrum mit zentralen Einrichtungen für die Stadt entstehen sollte. Im Ergebnis wurde ein Teil des Gebietes für schulische Zwecke, der größere Teil jedoch für den Wohnungsbau vorgesehen. Entprechend dem Zug der Zeit und wohl auch den Vorlieben von Baudezernent Prof. Hetzelt "allerdings in besonders lebendig gegliederten Baukörpern, deren Hauptakzent eine maßvoll gesteigerte Gruppe von Hochhäusern sein wird."[93] Als Voraussetzung für die Durchführung der neuen Bebauung am Haspel wird der Bau des Abschnitts Eiland - Haspel vorgezogen.

Das Rechnungsprüfungsamt moniert in seinem bereits zitierten Bericht auch grundsätzlich das vom städtischen Tiefbauamt praktizierte Verfahren bei der Planung und Auftragsvergabe. Zur schnelleren Abwicklung der nur grob geplanten Bauabschnitte schreibt das Tiefbauamt die Bauarbeiten lediglich aufgrund der überschlägigen Massenberechnungen aus. Erst anschließend erhält ein privates Ingenieurbüro den Auftrag zur Einzelplanung. Bevor diese Ergebnisse dann vorliegen, werden bereits Aufträge an die Baufirmen vergeben, obwohl bei der Einzelplanung und bei der Baudurchführung häufig erst technische Schwierigkeiten und Besonderheiten erkennbar werden, die die Auftragssumme erheblich verändern können. Vielfach seien die vorhandenen Planunterlagen über die Straße unvollständig, es fehlten zuverlässige Angaben über die in der Straße liegenden Rohr- und Kabelleitungen, oft sei auch der Baugrund nicht bekannt. So sei z.B. der Auftrag für die Baumaßnahme Kolk/Morianstraße zum Angebotspreis von 2.234.778,50 DM vergeben worden. Im Laufe der Arbeiten mussten Zusatzaufträge in Höhe von 845.000 DM erteilt werden. Das Rechnungsprüfungsamt mahnt eine Verbesserung des Planungsverfahrens an.

1960 erhalten die neuen Straßenzüge dann noch, auch wenn der Ausbau noch längst nicht abgeschlossen ist, ihre Namen. Der Rat beschließt am 22.11.1960: Der gesamte neue Talstraßenzug von Tannenbergstraße bis zur Kluser Brücke erhält den Namen **Bundesallee**, die Straße von der Kluser Brücke bis zum Alten Markt wird **Friedrich-Engels-Allee** heißen, nachdem zunächst 1946 nur der Abschnitt zwischen Plüschow-Str. und Adlerbrücke diesen Namen erhalten hatte. Ein Teil der Haspeler Straße im Westen und der Neue Weg im Osten wurden einbezogen.

Die Namensgebung hat allerdings noch ein spätes Nachspiel. Nachdem Altbundeskanzler Konrad Adenauer am 19.4.1967 verstorben war, stellte die CDU noch im April im Rat der Stadt den Antrag, die Bundesallee in Konrad-Adenauer-Allee umzubenennen. Dies fand bei den anderen Fraktionen allerdings wenig Gegenliebe. Nach einer langen Bedenkzeit wird der Antrag im Oktober 1967 aber doch beraten und von der Mehrheit abgelehnt. Die SPD hatte inzwischen eine Lösung des Problems gefunden, indem sie sich daran erinnerte, dass vor Jahren vorgeschlagen worden war, die Straßen im Neubaugebiet Uellendahl nach Persönlichkeiten der Zeit zu benennen. Die CDU protestiert mit Vehemenz gegen diesen Vorschlag, weil es der Bedeutung des Altbundeskanzlers nicht gerecht würde, eine unbedeutende Vorortstraße in der Gegend des Hundsbusches nach ihm zu benennen. Gegen eine zornige CDU beschloss der Rat, eine der Erschließungsstraßen im östlichen Neubaugebiet, an der gerade die Hochhäuser hochgezogen waren, den Namen Korad-Adenauer-Straße zu geben.[94]

Fazit nach 10 Jahren Bauen an der Talachse: Von der 7 km langen Neubau- und Ausbaustrecke sind etwa 2,8 km fertig, d.h. gut ein Drittel der Gesamtstrecke. Fertig sind wichtige Neubaustrecken vor allem in Elberfeld sowie weitgehend zwei der vier großen Verkehrsknoten, nämlich der Döppersberg sowie Oberbarmen. Das erste große Ziel jedoch, eine durchgehend befahrbare Talachse zu schaffen, ist noch nicht erreicht. Eng ist es noch in der Aue, zum Haspel kommt man immer noch nur über die Barmer Str. oder den Hofkamp. Und die beiden Verkehrsknoten Tannenberg-/Friedrich-Ebert-Str. sowie der Alte Markt sind nach wie vor unbefriedigende Provisorien. Auch die Parallelstrecken sind noch nicht voll ausgebaut.

---

[93] Vgl. Hetzelt, Schillinger, Hennemann: Wuppertal, ein Sonderfall beim Wiederaufbau kriegszerstörter Großstädte. In: Die Bauverwaltung, 6. Jg., Heft 4, April 1957, S. 140

[94] Vgl. NRZ vom 26.4.1967; General-Anzeiger vom 24.10.1967

Die von der Stadt aufgebrachten Kosten sind beträchtlich - und vor allem auch beträchtlich gestiegen gegenüber den Schätzungen von 1950. Einer Aufstellung des Rechnungsprüfungsamtes ist zu entnehmen, dass von 1950 bis Ende 1958 rd. 34 Mio. DM für den Bau der Talachse ausgeben worden sind. Hinzu kommen 9 Mio. DM für den Ausbau des Verkehrsknotens Oberbarmen, der haushaltstechnisch gesondert aufgeführt wurde, insgesamt also rd. 43 Mio. DM[95]. In einem Zuschussantrag der Stadt wird ausgeführt, dass die von 1950 bis 1961 gebauten Teilabschnitte 54,5 Mio. DM kosteten (Grunderwerb, Freimachung und Baukosten). Nach dem Stand von 1961 werde nunmehr der Ausbau der gesamten Talstraße auf 142 Mio. DM geschätzt. Bei Einbeziehung von Folgekosten der Stadtwerke erhöhe sich dieser Betrag um weitere 23 Mio. DM auf rd. 165 Mio. DM[96]. Die geschätzten Gesamtkosten haben sich mithin in den zurückliegenden 10 Jahren mehr als verdreifacht.

Die Zahl der am 1.7.1960 in Wuppertal gemeldeten Kraftfahrzeuge beträgt 48.968, darunter 37.603 PKW. Die Zahl der PKW hat sich gegenüber 1952 vervierfacht.

5. Zeit der großen Baustellen - 1960 bis 1967

Am Beginn der 60er Jahre wird in Wuppertal über eine Reihe von wichtigen Straßenbauprojekten entschieden. Nachdem bereits bis 1957 die B 326 (die spätere A 46) als Autobahnzubringer von Düsseldorf bis zum Westring an der Stadtgrenze ausgebaut worden war, begann nun die Planung des fehlenden Abschnitts bis nach Wuppertal-Nord. Am 29.9.1959 stimmt der Rat der vorgeschlagenen Trasse zu. Mit dieser Planung verbunden ist auch das Konzept einer "Südlichen Entlastungsstraße" durch den Kiesberg über Bendahl und Fingscheid bis nach Heckinghausen und Langerfeld sowie der "Südtangente" (L 418) von der Rutenbeck durchs Burgholz nach Theishahn und Ronsdorf, dem der Rat am 17.7.1963 einstimmig zustimmt. B 326 im Norden, L 418 im Süden und A 1 im Osten bilden nach diesem Planungskonzept der Verkehrsplanung einen Verkehrsring und bieten eine optimale Anbindung des Stadtstraßennetzes an das überörtliche Autobahnnetz[97].

Der Bau dieser als "Nördliche Entlastungsstraße" in Wuppertal seit langem geforderten Straßenverbindung begann am 11.5.1963 am nördlichen Ende in Wuppertal-Nord. Am Kiesbergtunnel wird im November 1965 begonnen, in der Rutenbeck beginnt der Bau der L 418 im August 1967; am 2.10.1970 wird der Kiesbergtunnel mit dem ersten Abschnitt der L 418 für den Verkehr freigegeben. Am 16.5.1974 wird mit dem Sonnborner Kreuz die A 46 fertig gestellt.

Im Osten der Stadt war seit Mitte der 50er Jahre die bereits vor dem Krieg begonnene Autobahn Köln - Dortmund/Kamen im Bau. 1956 ist sie bis zum Anschluss Wuppertal-Süd fertig gestellt. Am 15.10.1959 wird die Blombachtalbrücke mit der neuen Parkstraße als Autobahnzubringer freigegeben. Von Bundesverkehrsminister Seebohm wird am 25.10.1960 der Abschnitt Wuppertal - Süd bis Hagen offiziell für den Verkehr freigegeben. Nach Fertigstellung auch des letzten Teilstücks Hagen - Unna ist damit Wuppertal im Osten an das Autobahnnetz angeschlossen. Der Verkehr nimmt zu. Nur durch Wuppertal ist nach wie vor schwierig durchzukommen.

Aber auch die Bautätigkeit an der Talstraße erreicht in diesem Zeitabschnitt einen Höhepunkt. Zeitweise wird an so vielen Stellen gleichzeitig gebaut, daß eine Fahrt durchs Tal einem Slalomlauf gleichgekommen sein muß. Es werden ab 1960 gebaut:
Mai 1960 - Sept. 1962 Tannenbergstr. - Ohligsmühle;
Okt. 1960 - Juni 1963 Kluse (einschl. der Wupperbücke) - Eiland;
April 1961 - Sept.1962 Spinnstr. - Alter Markt;
Jan. 1962 - Sept.1967 Verkehrsknoten Alter Markt;

[95] Vgl. Bericht des Rechnungsprüfungsamtes zur Jahresrechnung 1958
[96] Vgl. Zuschussantrag an den Minister für Landesplanung, Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten des Landes NW vom 28.11.1961
[97] Vgl. Stadt Wuppertal: Die L 418 schließt den Ring", Wuppertal 1974

April 1962 - Juni 1966 Berliner Str.(Bachstr./Wupperfelder Markt); April 1962 - März 1966 Verkehrsknoten Tannenbergkreuz;
Sept. 1963 - Febr.1967 Berliner Str. (Wupperfelder Markt/Langobardenstr.);
Febr.1965 - April 1967 Haspeler Kreuz.

Hinzu kommen die Bauarbeiten an den noch nicht fertig gestellten Verkehrsknoten Döppersberg und Oberbarmen, die sich mit einzelnen Baumaßnahmen noch bis 1965 hinziehen.

Natürlich wird zur gleichen Zeit auch an den Parallelstrecken gebaut:
Mai 1960 - Febr.1962 Bahnhofstr.(Döppersberg bis Blücherbrücke);
Juli 1962 - Jan.1965 Bahnhofstr. (Döppersberg bis Südbrücke);
1962 - 1970 Südstraßenring (in mehreren Abschnitten);
Nov.1963 - Juni 1966 Am Clef/Heckinghauser Str. (bis Heidter Berg);
1963 - 1964 Kreuzung Wittensteinstr./Siegesstr.;
1963 Durchbruch Bleicherstr./Unterdörnen;
1964 Durchbruch Paul-Humburg-Straße.

So werden die 60er Jahre die Hochzeit der Straßenbauer. Trotzdem wird auch die neue Zielplanung des Baudezernenten Prof. Hetzelt bei weitem nicht erreicht, der in einem Interview mit der Westdeutschen Rundschau am 10.12.1960 optimistisch versprach:"1964 müssen wir die ganze Talstraße vergessen haben!" Acht Jahre länger wird es noch dauern, länger als die Dienstzeit von Prof. Hetzelt, der im Juli 1968 in den Ruhestand tritt.

Zwischen 1960 und 1962 werden zunächst die noch fehlenden Neubaustrecken im Westen gebaut; von Tannenbergstraße bis zum Haspel kann jetzt durchgefahren werden. Der Ausbau des **Haspeler Kreuzes**, d.h. die Anbindung an den breiteren Teil der alten Friedrich-Engels-Allee ab Plüschowstraße, erfolgt erst einige Jahre später, 1965 bis 1967. Lange Zeit hatte hier das Gebäude der Drogerie Keller, das als Ruine mit einem Ladenlokal als hässliche Insel in der Verkehrsfläche gestanden hatte, den Ausbau verhindert, weil kein dem Eigentümer akzeptables Ersatzgrundstück beschafft werden konnte[98]. Ab 27. August 1966 kann die Straßenbahn statt über Hofkamp - Morianstraße nunmehr direkt über die Bundesallee zum Döppersberg fahren, was allerdings zunächst bei den Benutzern wegen des längeren Weges vom Einkauf in Elberfeld zur Haltestelle Döpppersberg wenig Begeisterung erweckt. Die Zeitungen sind mit ärgerlichen Protesten gefüllt[99].

Seit Beginn der 60er Jahre begann sich entlang dem fortschreitenden Straßenbau aber auch das städtebauliche Gesicht an der Nahtstelle zwischen Elberfeld und Barmen zu verändern. 1956 war bereits der Neubau des Versorgungsamtes an der damaligen Haspeler Schulstraße eingeweiht worden. Nun wuchsen die ersten Wohnhochhäuser am Haspel empor. 1961/62 wird auf der Gerichtsinsel das Justizhochhaus errichtet. An der Kluser Brücke wird das Parkhaus errichtet[100]. Und auf der Elberfelder Seite liegt seit dem Bau der Bundesallee noch ein großer Platz, auf dem vormals die Fabrik von Schlieper & Baum stand, bis Anfang der 60er Jahre als Kirmesplatz genutzt. Am 17.April 1962 beschließt der Rat, auf dem Grundstück ein neues Stadttheater zu errichten. Der Neubau wird am 24. September 1966 in Anwesenheit des damaligen Bundespräsidenten Lübke mit einer festlichen Aufführung von Lessing`s "Nathan der Weise" eröffnet.

Auch der Ausbau der **Berliner Straße** hatte sich vor allem wegen der schwierigen Grunderwerbsprobleme lange verzögert. Ihre Verbreiterung musste im Abschnitt westlich der Färberstraße, wo bereits die schmale Straße entlang der Wupper lief, nach Norden in die Bebauung hinein erfolgen. So musste z.B. die Firma Erbslöh Teile ihres Grundbesitzes hergeben und sollte dafür die Schönenstraße übereignet erhalten[101]. Am Eingang der Berliner Straße musste das

[98] Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 16.2.1965
[99] Vgl. General-Anzeiger vom 29.8.1966
[100] Wegen zu geringer Auslastung wird es Mitte der 80er Jahre zu einem Bürohaus umgebaut.
[101] Die Firma Erbslöh-Aluminium verlagerte ihren Betrieb später nach Neviges und hat dort noch heute ihren Sitz an der Stadtgrenze zu Wuppertal an der Siebeneicker Straße.

Bremme-Haus angekauft und abgerissen werden, das gleiche galt im weiteren Verlauf für das Bemberg-Haus im zweiten Abschnitt der Berliner Straße. Im östlichen Abschnitt wurde die Fluchtlinie in die südliche Bebauung hinein verlegt, so dass hier die Grundstückstiefe zur Wupper reduziert wurde. 1960 sind noch längst nicht alle erforderlichen Grundstücke erworben[102].

Das Geschäftszentrum am östlichen Teil der Berliner Straße wurde erst nach dem Krieg entwickelt. An anderer Stelle verdrängten Geschäftsinhabern wurden hier Ersatzgrundstücke angeboten. Das heutige Oberbarmer Geschäftszentrum ist daher in großen Teilen ein Ergebnis des Ausbaus der Talstraße. Ein langwieriges Umlegungsverfahren und die bereits erwähnten Grunderwerbsprobleme sorgten aber eben unter den Geschäftsleuten auch für viel Unmut: In Elberfeld ginge alles viel schneller, Oberbarmen werde von der Stadt benachteiligt![103] In den vergangenen Jahren waren hier aber auch auf der voraussichtlichen Trasse Genehmigungen auf Widerruf zur Errichtung von vor allem provisorischen Geschäftsbauten erteilt worden, die offenbar nicht immer rechtzeitig widerrufen worden waren.

Am 14.12.1961 fasst dann der Rat den Grundsatzbeschluss zum Ausbau der Berliner Straße. Im April 1962 begannen die Bauarbeiten am ersten Bauabschnitt von Bachstraße bis Wupperfelder Markt. 1 1/2 Jahre später, im September 1963, begann dann der Ausbau des 2. Bauabschnitts bis zur Langobardenstraße. Auch die rückwärtige Andienungsstraße an der Wupper gehörte mit zum Ausbaukonzept; sie wird vorab 1962/63 gebaut.

Verändert wurde auch die Gestaltung des Wupperfelder Marktes. Der Platz mit dem 1884 eingeweihten Bleicherbunnen erstreckte sich beiderseits der Berliner Straße auf einer schmalen Fläche zwischen Bredde, Wupperfelder Straße sowie Garnstraße und Brändströmstraße südlich der Berliner Straße. Hier stand auch der Bleicherbrunnen. Dieser Teil des Platzes fiel der Straßenverbreiterung zum Opfer. Der Brunnen fand seinen neuen Standort nördlich der Straße. Das östlich angrenzende vormals dicht mit hohen Wohnhäusern bebaute Dreieck zwischen Wupperfelder Straße, Bredde und Berliner Straße wurde nun dem Platz zugeschlagen, so dass er nunmehr als offenes Dreieck zwar vergrößert neu erstand, dabei aber viel von seinem früheren intimen Charakter verlor[104].

Streit gab es während der Bauzeit über die Frage, ob Fußgängertunnel oder ebenerdige Überwege angelegt werden sollten. Die Planung sah an dieser schon damals hoch belasteten Straße den Bau von Fußgängertunneln vor. Die CDU-Ratsfraktion, die Bezirksvertretung Barmen-Nordost, Geschäftsinhaber, Einzelhandelsverband und Industrie- und Handelskammer forderten zumindest zusätzlich die Anlegung von beampelten Überwegen. Dies wurde von der Verwaltung aus Gründen der Verkehrssicherheit aber auch unter verkehrstechnischen Aspekten abgelehnt. Als Ergebnis der Diskussion wird neben den zwei ursprünglich vorgesehenen Tunneln am Wupperfelder Markt und an der Einmündung Wichlinghauser Straße ein dritter an der Einmündung der Langobardenstraße vorgeschlagen. Ein weiterer Tunnel an der Kreuzung Schwarzbach soll zunächst nur planerisch vorbereitet werden, um irgendwann später bei Bedarf gebaut werden zu können[105]. So wird der Ausbau schließlich beschlossen. Im Juni 1966 ist dann der erste Bauabschnitt fertig gestellt, im Februar 1967 auch der zweite. Oberbarmen hat seine breite Straße - es fehlt nur noch der Berliner Platz.

Die größten und schwierigsten Bauvorhaben sind die beiden Verkehrsknoten Tannenbergkreuz und Alter Markt. Beide Vorhaben werden am 14.12.1961 vom Rat beschlossen, in der gleichen Sitzung, in der auch der Ausbau der Berliner Straße beschlossen wurde, insgesamt ein Bauvolumen von über 36 Mio. DM.

---

[102] Vgl. Westdeutsche Rundschau vom 10.12.1960: Gespräch mit Baudezernent Hetzelt und Liegenschaftsdezernent Weyer

[103] Vgl. General-Anzeiger vom 17.8.1962

[104] Vgl. R. Markus: Im Wandel der Zeiten, Wuppertal 1987, S. 13 f

[105] Vgl. Drucksache 57/66 zur Sitzung des Planungsausschusses.

Baubeginn am **Tannenbergkreuz** ist April 1962. Diese damals verkehrsreichste Kreuzung der Talstraße bereitete Planern und Straßenbauern erhebliche Schwierigkeiten. Zunächst war es - wie in den anderen Abschnitten auch - der Grunderwerb. Nach verschiedenen Planungen wurde 1956 von Prof. Feuchtinger ein Verkehrsgutachten erstellt, das den Bau einer signalgesteuerten Kreuzung vorsah. Die Planung einer Kreuzung in zwei Ebenen wurde wegen der zu geringen Leistungsfähigkeit der Zubringerstraßen und Nachbarknoten abgelehnt. Ein bedarfsgerechter Ausbau hätte die Verbreiterung der dicht bebauten Briller und Tannenbergstraße erfordert, eine Konsequenz, die damals bewusst vermieden werden sollte. Durch ergänzende Planungen ("Nördliche Entlastungsstraße", "Südtangente" und Kiesbergtunnel) sollte der Durchgangsverkehr aus der Talstraße herausgehalten und die Verkehrsbelastung damit der Leistungsfähigkeit des Knotens angepasst werden. Diese Planungen wurden jedoch erst lange Jahre nach Fertigstellung des Tannenbergkeuzes realisiert - die "Südtangente" (L 418) bis heute noch nicht vollständig. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wurden gegenüber der ursprünglichen Planung bis zur Ausführungsplanung zwar Fußgängertunnel und weitere Abbiegespuren ergänzt, trotzdem blieb die Kreuzung während des Baus und auch nach der Fertigstellung Gegenstand heftiger Kritik.

Die Probleme begannen bereits bei der Bauvorbereitung. Im Bericht des Rechnungsprüfungsamtes 1964[106] sind die Verfahrens- und Durchführungsmängel akribisch aufgelistet. Die Ausschreibung der Arbeiten erfolgte auf der Grundlage von vorläufigen Planungen. Die Fußgängertunnel waren z.B. noch gar nicht durchgeplant. Durch Ergänzungen oder Veränderungen der Planungen wurden später zusätzliche Leistungen erforderlich, die zu einer Erhöhung der Kosten um über 900.000 DM oder 35 % führten. Der Bau selbst war technisch schwierig durchzuführen, weil die umfangreichen Bauarbeiten einschließlich der Verlegung der zahlreichen Versorgungsleitungen, Kanäle und Fernsprechleitungen "unter Verkehr" durchgeführt werden mussten. Die täglichen Verkehrsstaus in diesem Bereich entwickelten sich zu einem großen Ärgernis für die Wuppertaler Autofahrer[107]. Planungsmängel und technische Bauprobleme führten zudem zu einer Verdreifachung der ursprünglich vertraglich vereinbarten Bauzeit, die eigentlich bereits im Juni 1963 beendet sein sollte, tatsächlich aber noch fast drei Jahre länger dauerte, nämlich bis März 1966. Die Vorlage des Berichts des Rechnungsprüfungsamtes führte am 14. Oktober 1965 in der Sitzung des Rates zu einer heftigen Kontroverse zwischen Rat und Verwaltung, bei der sich Oberstadtdirektor Werner Stelly stellvertretend für das Tiefbauamt Kritik und deutliche Vorwürfe anhören musste[108].

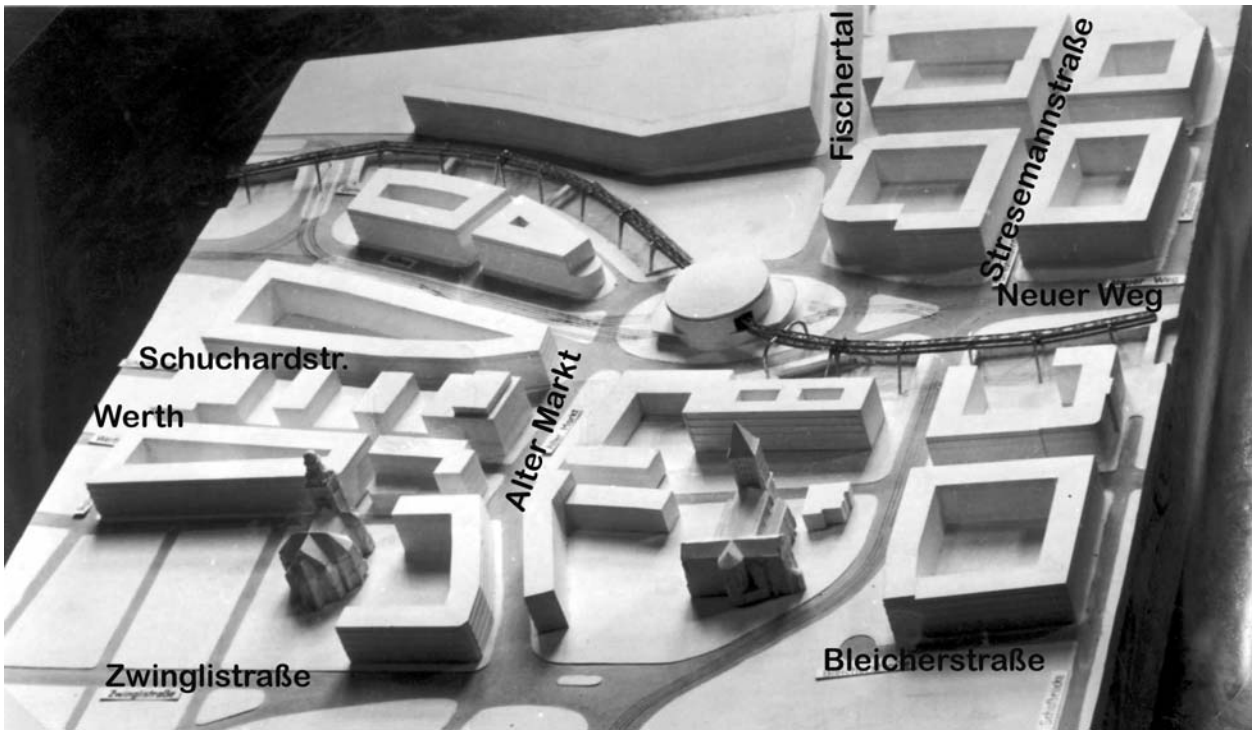
Inzwischen hatte allerdings das vormalige Tannenbergkreuz auch seinen heutigen Namen erhalten. Am 7. Mai 1962 verstarb Robert Daum, Oberbürgermeister der Stadt in der ersten harten Nachkriegszeit und nachdrücklicher Förderer des Talstraßenprojekts. Ihm zu Ehren beschließt der Rat am 29.Mai 1962, den entstehenden Platz seinen Namen zu geben. Wegen des langsamen Baufortschritts kann dieser Beschluss lange Zeit nicht sichtbar umgesetzt werden. Das Verkehrskreuz ist immer noch eine große Baustelle, als Anfang März 1963 immerhin schon mal die Schilder mit dem Namen **Robert-Daum-Platz** angebracht werden[109].

Angesichts dieser Misshelligkeiten wird der Robert-Daum-Platz ohne besondere Feierlichkeiten fertig gestellt, im März 1966 sind die Arbeiten endlich abgeschlossen. Aber auch danach verstummt die Kritik nicht, weil auch die ausgebaute Kreuzung häufig genug den wachsenden Verkehr nicht bewältigen kann. Bereits 1969 wird der Platz in einer breiten öffentlichen Diskussion als Fehlplanung bezeichnet, weil dort immer wieder Staus auf allen Zufahrtstraßen auftreten, Straßenbahn und Autos immer häufiger in einem unentwirrbaren Verkehrschaos stecken[110]. Die Verkehrsplaner weisen daraufhin, dass die erforderlichen und geplanten Entlastungsstraßen noch nicht gebaut seien und deshalb noch immer der gesamte Durchgangsverkehr auf der Talachse und insbesondere am Robert-Daum-Platz gebündelt würde. Erst nach Fertigstellung der B 326 (A 46) und der Verbindung durch den Kiesbergtunnel sei mit einer Entlastung und damit

[106] Vgl. Bericht der Rechnungsprüfungsamtes über die Prüfung der Jahresrechnung 1964, S. 53 ff
[107] Vgl. Westdeutsche Rundschau vom 11.6.1965, General-Anzeiger vom 29.6.1965
[108] Vgl. General-Anzeiger vom 15.10.1965
[109] Vgl. General-Anzeiger vom 31.12.1965 - Rückblick
[110] Vgl. General-Anzeiger vom 23.5.1969

auch einer Entspannung am bis dahin überlasteten Verkehrsknoten Robert-Daum-Platz zu rechnen. Die B 326 (A 46) wurde 1974 fertig gestellt, der Kiesbergtunnel 1972 eröffnet. Die eintretende Entlastung beruhigte zwar die Diskussion für einige Jahre. Das weiter steigende Verkehrsaufkommen führte den Verkehrsknoten jedoch in den 80er Jahren erneut an die Grenzen der Leistungsfähigkeit und zu neuen Planungsüberlegungen.

Der **Alte Markt** ist als letzter der vier wichtigen Verkehrsknoten der Talstraße auch das größte und teuerste Projekt. 5 Jahre und 9 Monate wird sein Umbau in Anspruch nehmen. Bereits 1949 wurden die ersten Umbaupläne vorgelegt. Der Bau- und Planungsausschuss hatte als Ziel die Erhaltung der Struktur des Alten Marktes und seiner Umgebung vorgegeben. Die von der Verwaltung vorgeschlagene Lösung sah die Anlage eines großen Verkehrskreisels um einen neuen Schwebebahnhof vor, der ebenerdig die Haltestellen aller Straßenbahnlinien aufnehmen sollte, mithin eine optimale Verknüpfung der beiden wichtigsten Verkehrsmittel erlaubte. Als neue Zufahrt von Norden sollte der Steinweg in Höhe der Bleicherstaße nach Westen verschwenkt werden und westlich der Kirche St. Antonius[111] auf neuer Trasse zur und über die Wupper führen (etwa im Zuge der jetzigen Bernhard-Letterhaus-Straße). Die dafür erforderlichen Grundstücke hatte die Stadt bereits erworben. Der eigentliche Alte Markt wäre nach dieser Planung befreit vom Straßenbahnverkehr, so dass Raum für eine Neugestaltung geschaffen worden wäre. Autofrei allerdings würde er nicht sein, da der Werth und die anderen Geschäftsstraßen weiterhin über ihn angefahren werden müssten[112]. Der Rat der Stadt stimmte dieser Planung am 25. Januar 1950 einstimmig zu.



Diese Pläne wurden in den folgenden Jahren zwar verschiedentlich modifiziert, Kreisverkehr und doppelstöckiger Bahnhof blieben aber ihre Grundlage. Nach einer Kalkulation von 1955 sollte der Ausbau rd. 11 Mio. DM kosten.

1957 gaben die Investitionsabsichten der Kaufhof AG den Anstoß, die Planungen nun doch in ein konkretes Stadium zu bringen. Die Kaufhof AG hatte 1957 das damalige Café "Barmer Hof" am Alten Markt erworben und wollte hier ein Kaufhaus errichten. Die Planung des Kaufhofs kam allerdings mit diesem Grundstück nicht aus. Das von ihm vorgelegte Projekt beanspruchte ei-

[111] Die Kirche St.Antonius stand, auf der Grundlage dieser Planung Mitte der 50er Jahre zunächst am alten Standort wiederaufgebaut, einige Meter weiter östlich. Sie wurde 1968 - bis auf den Glockenturm - abgerissen, weil nach der veränderten Planung sie mit Teilen des Kirchenschiffs in der Fluchtlinie des nun gerade durchgezogenen Steinwegs lag. Der Neubau der Kirche wurde am 22.9.1973 eingeweiht.

[112] Vgl. Drs. Nr. 13/50 zur Sitzung des Rates am 25.1.1950

nen Teil des Alten Marktes in einer Tiefe von etwa 7 m, einen Teil des bisher entlang der Wupper vorgesehenen Grünzuges für ein Parkhaus sowie die Aufgabe der Straßenverbindung Zwinglistr./Unterdörnen. Dr.-Ing. Wunderlich, der Architekt des Kaufhofs, legte auch gleich Planungen für das Umfeld mit Vorschlägen für einen verkehrsfreien Alten Markt sowie den Straßenausbau auf den Tisch[113].

Bis 1960 waren die Planungen von Kaufhof und Stadt weitgehend abgestimmt, wobei die Stadt im wesentlichen die Vorstellungen des Konzerns übernahm, um Barmen ein attraktives Geschäftszentrum zu sichern: der Alte Markt wurde schmaler, als Ersatz für die Straßenverbindung Zwinglistr./ Unterdörnen wurde der Durchbruch von Unterdörnen zur Bleicherstr. vorgesehen, auf die Grünfläche an der Wupper, die einen freien Blick auf die Mitte der 50er Jahre wieder aufgebaute St. Antonius Kirche ermöglichen würde, wurde verzichtet. Der Kaufhof übernahm die Kosten von Bau und Unterhaltung eines Teils der Fußgängertunnel, weil sie gleichzeitig Zugänge zu den Verkaufsflächen des Kellergeschosses bildeten. Im Verlaufe dieses Planungsprozesses war auch auf Kreisverkehr und doppelstöckigen Bahnhof zugunsten einer "normalen" Kreuzung verzichtet worden, weil die WSW in den vorhergehenden Jahren nur einen relativ geringen Umsteigebedarf zwischen Schwebebahn und Straßenbahn festgestellt hatten. Der kostspielige Bau eines kombinierten Bahnhofs sowie des Kreisels auf der dafür erforderlichen überbreiten Wupperbrücke wurde daraufhin als unnötig und finanziell nicht vertretbar angesehen. Im Durchführungsplan Nr. 135, der am 11. Dez. 1958 vom Rat beschlossen wurde, ist dementsprechend bereits die Kreuzungslösung festgesetzt.

Die Umbauplanung bezog nun allerdings nicht mehr nur den eigentlichen Kreuzungsbereich ein, sondern umfasste eine Reihe von Ausbaumaßnahmen im gesamten Barmer Zentrum:
- Durchbruch Steinweg/Rödiger Str. zur Wupperbrücke und Ausbau Fischertal bis Winklerstraße,
- Reststück der Friedrich-Engels-Allee von der Stresemannstr. zum Alten Markt/Anschluss Höhne mit Wupperbrücke,
- Alter Markt von Höhne bis Parlamentstr. einschließlich Busbahnhof,
- Neubau Brücke Rolingswerth,
- Durchbruch Unterdörnen - Bleicherstraße,
- Durchbruch Steinweg - Große Flurstraße (Paul-Humburg-Straße) und Ausbau Große Flurstraße,
- Ausbau Bachstraße, der Kreuzung Westkotter Str./Bredde/Bachstr. sowie der Parlamentstraße,
- Verlegung und Neubau des Schwebebahn-Bahnhofs Alter Markt.

Den Anfang setzte der Kaufhof mit dem Abriss des "Barmer Hofes" im Dezember 1961. Wegen der engen baulichen Verflechtung der beiden Projekte war eine intensive Koordination bei der Baudurchführung erforderlich. Sie klappte offenbar hervorragend. Am 14. Dezember fasste auch der Rat den Grundsatzbeschluss zum Ausbau des Alten Marktes; die Kosten sollten 18 Mio. DM betragen. Bereits im Januar 1962 begannen erste Baumaßnahmen, obwohl der eigentliche Umbau des Verkehrsknotens offiziell auf den 1.4.1963 terminiert wird. Am 11.7.1962 wurde der Durchführungsbeschluss für das Gesamtvorhaben gefasst. Den Auftrag erhielt die Firma Stichtmann. Kurz darauf bginnen auch die Bauarbeiten am neuen Kaufhof-Kaufhaus, das dann in kürzester Zeit in die Höhe wächst und bereits am 5. März 1964 eröffnet wird. Der 24 Mio. DM-Bau bietet, so wird in den Eröffnungsansprachen hervorgehoben, 700 Beschäftigten moderne Arbeitsplätze und 120 Lehrlingen gute Ausbildungsstätten[114].

Im Frühjahr 1964 ist für das Gesamtprojekt erst Halbzeit. Weitgehend fertig gestellt sind in diesem Jahr der Durchbruch Unterdörnen/Bleicherstr., die neue Paul-Humburg-Str.[115], die Brücke Rolingswert, der südliche Fußgängertunnel sowie der westliche Brückenteil mit Durchbruch Steinweg. Der Umbau des eigentlichen Alten Marktes als Platz und Busbahnhof ist mit der Er-

[113] Vgl. Schreiben der Kaufhof AG vom 15.10.1957 an Prof. Hetzelt
[114] Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 5.3.1964
[115] Die neue Straße erhielt diesen Namen am 9.10.1962 zum Gedenken an den Pfarrer der Bekennenden Kirche.

öffnung am 1. Oktober 1963 abgeschlossen. Damit wird in Barmen mit dem oberen Werth zwischen Heubruch und Altem Markt auch die erste Fußgängerstraße eingerichtet, mit Platten ausgelegt und blauem Fußgängerschild bewacht[116].

Die sich weit ausdehnende Baustelle im Zentrum Barmens erzwingt immer neue Umleitungen. Hinzu kommen weitere Baustellen in der Umgebung: auf der Berliner Straße wird gebaut, die Heckinghauser Str. mit der sog. Herzogbrücke über die Märkische Eisenbahnstrecke wird auch gerade neu gebaut. Auch an Auffahrt und Brücke von der Brucher Schulstraße zur Siegesstraße wird noch gebaut. In dieser Zeit wird überhaupt an vielen Brücken über die Märkische Eisenbahnstrecke gebaut, weil im Zuge der anstehenden Elektrifizierung fast alle Brücken angehoben werden müssen. Es ist schon eine rechte Last, in Wuppertal Auto zu fahren.

Verlegung und Neubau des Schwebebahnhofs werden nun erst konkret geplant. Der neue Standort wird festgelegt, 40 m östlich des bisherigen Platzes, weil für die Straßenkreuzung eine Breite von 105 m benötigt wird. Ende 1963 wird der Bahnhof von Max R. Wenner entworfen.

Und dann wird festgestellt, dass wieder mal alles viel teurer würde als vorher geschätzt. Auf 18 Mio. DM hatte man 1962 noch die Kosten geschätzt. 1965 muss die Verwaltung eine Erhöhung der Gesamtkosten auf 25,3 Mio. DM, d.h. eine Steigerung um über 40 %, beantragen[117]. Ein Sturm der Entrüstung bricht los. Im Hauptausschuss, der am 13.5.1965 die neuen Pläne und vor allem die Kostenerhöhung billigen muss, will die CDU dieser Erhöhung nicht zustimmen. Das Projekt werde unvertretbar teuer, da müsse jetzt eingespart werden. Auch die F.D.P. ist empört und wirft der Verwaltung vor, durch weitere Ausschreibungen und Vergaben bereits Fakten geschaffen zu haben. Baudezernent Prof. Hetzelt bleibt hart. Selbstverständlich könne noch umgeplant werden. Dazu benötige man aber neue sechs Monate Zeit. Und eingespart werden könnten allenfalls 500.000 DM durch Verzicht auf die Läden im Tunnel; andere Möglichkeiten gäbe es nicht. Nach einer Sitzungspause und Bedenkzeit von 15 Minuten stimmen alle Stadtverordneten bei einer Stimmenthaltung (Stv. Reichardt, F.D.P.) zähneknirschend zu.[118]

Bei dieser Kostenerhöhung bleibt es nicht. Bereits am 24.10.1966 muss der Rat eine Kostenerhöhung auf 26,1 Mio. DM akzeptieren, diesmal im Wesentlichen bedingt durch den Innenausbau des neuen Schwebebahnhofes. Am 17.12.1966 wird schließlich noch beschlossen, den neuen Verkehrsrechner in einem Keller am Alten Markt unterzubringen. Dies erhöht die Gesamtkosten auf 27,2 Mio. DM. Als zum Schluss abgerechnet wird, kommen schließlich alles in allem 32 Mio. DM heraus.

Das größte Bauvorhaben der zweiten Bauphase war sicherlich die Errichtung der neuen Schwebebahnbrücke sowie des Bahnhofs, wobei der Verkehr nur für eine möglichst kurze Zeit unterbrochen werden durfte. Im August 1965 begannen die erforderlichen Erd- und Betonarbeiten, ein Jahr später die Stahlbauarbeiten an Brücke und Bahnhof, für die über 1 650 to Stahl zusammem zu bauen waren. Allein die Schrägseile wiegen 45 to.[119] Soweit die Montage die Einstellung des Schwebebahnbetriebs erforderlich machte, wurde zunächst nachts gearbeitet - 30 lange Nächte von 23 bis 5 Uhr morgens. Das Störendste für die Montagearbeiter war dabei wahrscheinlich das Wuppertaler Wetter, denn in 28 dieser Nächte goss es in Strömen.

Ihren Höhepunkt erreichten die Arbeiten mit der abschließenden Brückenmontage und dem Abbruch des alten Schwebebahnhofs, zu der ab 31.3.1967 der gesamte Straßen- und Schwebebahnverkehr für 14 Tage eingestellt werden musste - was in Barmen zu einem Verkehrschaos ohne gleichen führte. Am 14.4.1967 steht das neue Gerüst. Zur Belastungsprobe werden 4 Schwebebahnzüge mit 8 Wagen und einem Gesamtgewicht von 144 to an das Gerüst gehängt, das so seine Standfestigkeit beweist. Am 17.4.1967 um 5.25 Uhr fuhr auch die Schwebebahn

[116] Vgl. Bericht der Wuppertaler Rundschau vom 23.11.89.
[117] Vgl. Drucksache 79/65
[118] Vgl. Protokoll der Sitzung des Hauptausschusses vom 13.4.1965, TOP 6.
[119] Vgl. Erläuterungsbericht zum Neu- und Umbau des Verkehrsknotenpunktes "Alter Markt" in Wuppertal-Barmen. Vervielfältigtes Manuskript.

wieder. Mit wehenden Fahnen und Platzkonzert wird Richtfest am neuen Schwebebahnhof gefeiert[120].

Nun begann der Endspurt, denn der "Tag der offenen Tür" am 30.9.1967 war bereits als Termin für die feierliche Einweihung des Verkehrsknotens Alter Markte festgesetzt worden. Häufig in Tag- und Nachtschichten wurden der Innenausbau des Bahnhofs, die östliche Brückenplatte, der Innenausbau der Tunnel und die Installation der Ampelanlage vorangetrieben. Termingerecht am 29.9.1967 waren die Arbeiten abgeschlossen - wenn auch erst spät in der Nacht.

Am Morgen des 30.9.1967 wurde der "Alte Markt" feierlich eingeweiht und dem Verkehr übergeben - mit zackiger Musik des Polizeimusikkorps und lauten Böllerschüssen. Oberbürgermeister Herbert Herberts durchschneidet ein weißes Band und Oberstadtdirektor Werner Stelly setzt den Verkehrsrechner in Betrieb. Baudezernent Prof. Hetzelt "lobt die architektonische und stadtbildliche Aussage der neuen 'guten Stube' am Alten Markt"[121]. Anschließend gab die Stadt einen großen Empfang im "Wuppertaler Hof". Prof. Hetzelt würdigte als Hauptredner das Talstraßenprojekt und stellte als Aufgabe der Zukunft den Ausbau der Nord-Süd-Magistralen heraus, um die neue B 326 (d.h. die jetzige A 46) mit der Talachse und den Stadtteilen zu verbinden. Prof. Hetzelt, ungewöhnlich nachdenklich in seiner letzten "Eröffnungsrede", schlägt nun, da das Projekt Talstraße seiner Vollendung entgegengeht, vor, den letzten noch fehlenden Abschnitt zwischen Plüschowstr. und Martin-Luther-Str. nicht mehr auszubauen. Mit dieser Anregung eröffnet Hetzelt eine neue weitere 10 Jahre währende Diskussionsrunde über die Zukunft dieses Teilabschnitts der Talstraße.

Oberbürgermeister Herberts (rechts) und Prof. Hetzelt (2.v.r.) bei der Freigabe Alten Marktes am 30. September 1967

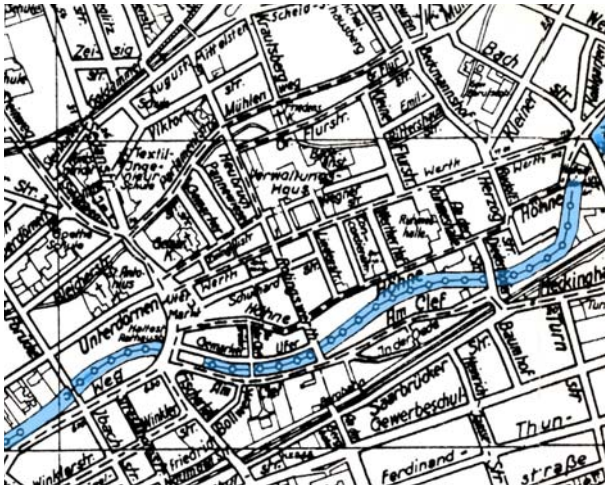
Der eigentliche Alte Markt, der Platz am westlichen Ende des Werth, ist zwar nun vom Durchgangsverkehr befreit, aber doch auch nicht mehr der beschauliche Treffpunkt der Barmer. Die kleineren Geschäfte sind verschwunden, es dominiert der Kaufhof. Nach Verlagerung des Staatsverlages zum Kleinen Werth und Abriss des Gebäudes im Mai 1968[122] fehlt auch die frühere Geschlossenheit des Platzes. Stark verkleinert ist er zum Busbahnhof geworden. Die Barmer Bürger bedauern und sind bemüht, bei den Veränderungen die positive Seite zu sehen, die gewonnene Großzügigkeit, die Lösung der Verkehrsprobleme und die moderne Bebauung.[123]

Ganz fertig sind die Arbeiten aber noch nicht. Bis Oktober 1968 wird noch an Parkplatz und Straße Am Clef sowie am Ausbau der Parlamentstraße gearbeitet. Über die Ausgestaltung des Platzes südlich des Schwebebahnbahnhofs entzündet sich noch eine längere Debatte. Nachdem in der Fußgängerzone Elberfeld am 13. April 1968 die neue Brunnenanlage an der Alten Freiheit von Prof. Hetzelt eingeweiht worden war, riefen auch die Barmer nach einem Brunnen. Diesem Wunsch entsprechend entwarf Barbara Hetzelt, Tochter des Baudezernenten, einen Brunnen für den Platz am Schwebebahnbahnhof Alter Markt: Aus vier achteckigen Schalen, 2,50 m hoch, sollte das Wasser herabplätschern. Ein Café und Blumenrabatten vervollständigten die Ausgestaltung des Platzes[124]. Zu dieser Platzgestaltung kam es nicht, weil bereits damals die Möglichkeiten einer besseren Anbindung an den DB-Bahnhof Barmen diskutiert

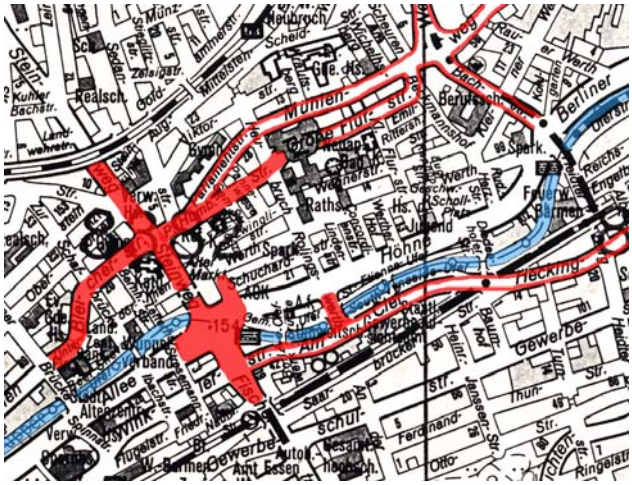
[120] Vgl. Berichte in General-Anzeiger und NRZ vom 18.4.1967.
[121] Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 2.10.1967.
[122] Vgl. Wuppertaler Stadtanzeiger vom 10.5.1968
[123] Vgl. Mitteilungen des Bezirksvereins Barmen-Mitte, 25.10.1967
[124] Vgl. General-Anzeiger vom 25.4.1968 und Westdeutsche Rundschau vom 24.4.1968.

wurden z.B. mit dessen Verschiebung nach Osten an die Brücke Fischertal. Dies würde auch eine andere Gestaltung des Platzes am Schwebebahnhof zur Folge haben müssen, referierten der Nachfolger von Prof. Hetzelt, Baudezernent Norbert Jensen und der neue Leiter des Garten- und Forstamtes, Gartenbaudirektor Per-Halby Tempel am 27.8.1969 im Bauausschuß. Der Platz solle deshalb besser zunächst nur provisorisch mit Blumen- und Pflanzkübeln sowie Bänken möbliert werden. So geschah es - und so blieb es.

Erst 1969 ausgebaut wird die **Bachstraße** zwischen Berliner Str. und Kleinem Werth, allerdings immer noch aus Mitteln finanziert, die für den "Alten Markt" zur Verfügung standen. **Westkotter Kreuz** und Mühlenweg, anfangs auch Bestandteil des Ausbauprogramms, folgen im Zeitraum von April 1970 bis Dezember 1972.



Stadtplan 1939

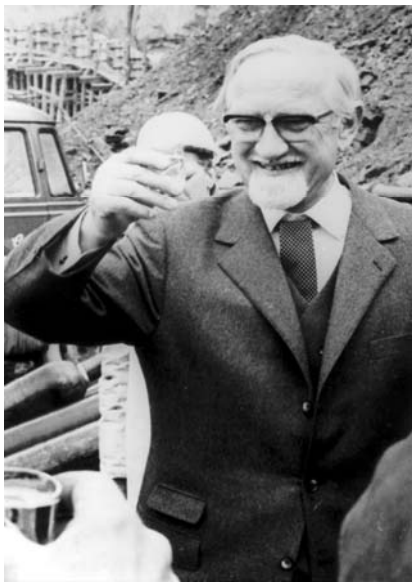


Ausbau des Verkehrsknotens Barmen 1962 – 1967

Stadtplan 1984

Die Kosten des Projekts beliefen sich auf fast 32 Mio. DM, davon entfielen 8,9 Mio. DM für den neuen Schwebebahnhof. Anders als bei den Baumaßnahmen der 50er Jahre beteiligte sich hier das Land und später auch der Bund mit Zuschüssen in Höhe von zunächst 50 % (bis 1965), dann 65 % und ab 1967 mit 80 %.

In dieser Zeit sind verantwortlich für den Bau der Talstraße: Herbert Herberts (SPD), Oberbürgermeister der Stadt von 1961 – 1961 und 1964 – 1969 (links), Prof. Hetzelt, Baudezernent von 1953 – 1968 (Mitte) und Stadtbaudirektor Bauch, Leiter des Tiefbauamtes von 1948 – 1970 (rechts).



Mit der Fertigstellung des "Alten Marktes" war das Projekt Talstraße nun doch nach immerhin 17 Jahren Bauzeit dem Abschluss nahe. Es "überlebte" inzwischen die meisten seiner Promotoren. Robert Daum, Oberbürgermeister zur Zeit des Grundsatzbeschlusses von 1947 und des Baubeginns Anfang der 50er Jahre, starb am 8. Mai 1962. Für den Baudezernenten Prof. Hetzelt, der seit 1953 den Bau der Talstraße als wichtigste Aufgabe verantwortlich vorangetrieben hatte, war die Einweihung des "Alten Marktes" nach Fertigstellung auch des Haspeler Kreuzes im April des gleichen Jahres 1967 die letzte Baumaßnahme vor Eintritt in den Ruhestand Ende Juli 1968, die von ihm feierlich eingeweiht oder eröffnet werden konnte. Otto Schillinger, seit 1936 Leiter des damals neu gegründeten Stadtplanungsamtes und der Planer der Talstraße, war bereits Ende Januar 1965 in den Ruhestand verabschiedet worden. Baudirektor Heinrich Bauch, als Leiter des Tiefbauamtes bereits seit Baubeginn für die Durchführung der Baumaßnahmen zuständig, blieb zwar noch bis Ende März 1970 im Dienst, erlebte damit aber auch den endgültigen Abschluss der Arbeiten nicht mehr aktiv mit.

Ende 1967 gibt es in Wuppertal 87.017 Kraftfahrzeuge, darunter 77.466 PKW. In den sieben Jahren seit 1960 hat ihre Zahl um 34.500 zugenommen, um über 65 %.

6. Abschluss mit Nachwehen - 1967 bis 1962 und noch später

Die Talstraße ist nach der Fertigstellung des Umbaus am Alten Markt zwar (wieder) durchgehend befahrbar, aber fertig ist der gesamte Umbau eben doch noch nicht. Es fehlen noch der Ausbau des Platzes am östlichen Ende in Oberbarmen und der Ausbau der restlichen Teilabschnitte der Friedrich-Engels-Allee.

Der Platz am östlichen Ende der Talstraße ist eine Idee, die in verschiedenen Entwürfen des Wettbewerbs von 1939 auftaucht und dann in die Nachkriegsplanung aufgenommen wurde. Entlang der Berliner Str. und der Rittershauser Str. waren vor dem Krieg die Grundstücke dicht bebaut. Auch südlich der Wupper zwischen Schwebebahn und dem damaligen Reichsbahnhof Rittershausen standen Häuser, die Rosenau führte bis zur Rittershauser Str. Nach dem Krieg standen auf der späteren Platzfläche lange provisorisch wieder aufgebaute Gebäude. Planerisch festgesetzt wurde der Platz mit dem Durchführungsplan Nr. 72, der erst 1962 Rechtskraft erlangt.

Berliner Platz 1960, gesehen aus der Schwarzbach

Der Ausbau des Platzes begann im Juni 1967. Verbunden damit war auch der Ausbau des letzten Teilstücks der Berliner Str. zwischen Langobardenstr. und dem bereits vor 1960 ausgebauten Kreuzungsbereich Berlinerstr./Schwarzbach. Am 28.September 1968 wird er im Rahmen des "Tages der offenen Tür" von Oberbürgermeister Herberts der Öffentlichkeit übergeben[125]. Ab 9 Uhr spielt das Polizeimusikkorps schmissige Marschmusik. Der Schwebebahnhof ist, da-

[125] Vgl. Bericht der NRZ vom 30.9.1968

mit er auf dem neuen Platz nicht allzu hässlich wirkt, mit besonders vielen Fahnen geschmückt. Oberbürgermeister Herbert Herberts lässt die Fontänen der neuen Wasserspiele plätschern und gibt dem Platz gemäß dem Beschluss des Rates vom 16. September 1968 den Namen **Berliner Platz** - die angrenzende traditionsreiche Berliner Straße und die politische Situation ergaben zwangsläufig diese Namensgebung. Abgeschlossen wurde mit der Namensgebung auch ein Streit zwischen den Rathausparteien über den Verbleib der symbolischen "Berliner Mauer", als Gedenkstätte für den Mauerbau im Rathaus-Foyer errichtet und inzwischen von SPD und F.D.P. dort nicht mehr recht gelitten. Die Beseitigung der "Mauer" im Foyer wird beschlossen; dafür soll auf dem neuen "Berliner Platz" ein Gedenkstein an den Bau der Mauer in Berlin erinnern.

Gefeiert wird die Fertigstellung des Berliner Platzes auch als Schlusspunkt des Talstraßenbaus. Ganz soweit ist es aber immer noch nicht. Es fehlt noch der Ausbau des Mittelstücks, der Friedrich-Engels-Allee zwischen Plüschostr. im Westen und Engelsstr. im Osten. Der westliche Teil mit der Mehrzahl der noch erhaltenen historischen Gebäuden und dem noch vorhandenen Alleecharakter wird angesichts der nach dem Votum des scheidenden Baudezernenten Prof. Hetzelt neu entbrannten Diskussion zunächst weiter zurückgestellt.

Für den östlichen Abschnitt der **Friedrich-Engels-Allee zwischen Martin-Luther-Str. und Engelsstr.** waren bereits in den 50er Jahren die erforderlichen Fluchtlinienpläne aufgestellt und der Wiederaufbau an diesen ausgerichtet worden. Die Stadt hatte bis 1969 fast alle für die Verbreiterung notwendigen Grundstücke erworben. So war der Ausbau dieses Abschnittes noch unstrittig. Die Bauarbeiten begannen im Oktober 1969 und wurden nach dreijähriger Bauzeit im Oktober 1972 ohne besondere Einweihungsfeiern abgeschlossen.

Dies war der letzte ausgebaute Abschnitt, denn die Diskussion über Ausbau oder Erhalt des letzten Teils der Talstraße endete 1978 mit dem Beschluss des Rates zum Erhalt des historischen Teils der Friedrich-Engels-Allee. So kann denn festgestellt werden, dass der Ausbau der eigentlichen Talstraße im Oktober 1972 nach über 22 Jahren Bauzeit sein Ende gefunden hat - wenn er auch im Sinne des Planungskonzeptes von 1947 nicht ganz zum Abschluss gebracht werden konnte. Der kommunalpolitische Konsens über die Notwendigkeit der Talstraße und ihres Ausbaus in dem 1947 vorgesehenen Ausbauprofil hielt 25 Jahre, länger als sechs Wahlperioden lang. Nur für das letzte Teilstück reichte er nicht mehr.

Ganz war aber das Projekt damit noch nicht abgeschlossen. Die Arbeiten an den ergänzenden Parallelstrecken und erforderlichen Anbindungen der Talstraße an das übergeordnete Straßennetz, insbesondere die Autobahnen im Westen und im Osten, zogen sich noch einige Jahre hin. Die **Heckinghauser Str.** wurde ab Brändströmstraße in der Zeit von Aug. 1969 bis September 1975 bis zur Bockmühle ausgebaut.

Im Westen war bereits am 2. Oktober 1970 der **Kiesbergtunnel** eröffnet worden, der eine neue direkte Anbindung von Elberfeld über Südstraßenring und ausgebauter Neviandtstraße an die B 356 (A 46) und damit das Autobahnnetz ermöglichte.

Im Osten war zwar bereits am 15.10.1960 die Autobahn Köln - Dortmund mit der Anschlussstelle Wuppertal-Ost fertig gestellt worden, jedoch die Anschlussstraßen nach Oberbarmen waren noch nicht ausgebaut worden. Nur die Straße nach Schwelm war bereits am 4.6.1960 fertig gestellt worden[126]. Der wachsende Verkehr nach Wuppertal quälte sich sehr zum Verdruss auch der Anwohner über den alten engen Straßenzug **Jesinghauser-/Dahler Str./Höfen** in die Stadt. Seit den 50er Jahren hatte hier die Stadt mit dem Bund verhandelt und zu erreichen versucht, dass dieser Autobahnzubringer vom Bund ausgebaut und vor allem finanziert werden sollte. Deshalb hatte die Planung auch zunächst eine "anbaufreie" Straße angestrebt, um dem Bund die Baulast zu übergeben. Der Bund hatte jedoch immer nur einen üblichen Zuschuss zu den Ausbaukosten in Aussicht gestellt[127]. 1968 hatte offenbar der Bund in diesem Poker die Geduld verloren. Anlässlich einer Besprechung beim Landschaftsverband Rheinland erfuhren

[126] Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 3.6.1960.
[127] Vgl. Drucksache Nr. 153/67 zur Sitzung des Bauausschusses.

die Vertreter der Stadt zu ihrem Erstaunen, dass der Bund den Ausbau des Straßenzuges für 1969 in seine Zuschussplanung aufgenommen habe, obwohl die Stadt gar keinen Zuschussantrag gestellt und auch keine Mittel im Haushalt dafür vorgesehen hatte. Da die Verwaltung befürchtete, dass diese Information aufgrund guter Kontakte von Langerfelder Bürgern zum Bundesverkehrsministerium dort bald bekannt und ein Verzicht auf die Zuschussmittel angesichts der Beschwerden über die unzumutbaren Verkehrsverhältnisse auf dem Zubringer einen Entrüstungssturm auslösen würde, wurde sie nun schleunigst aktiv. Das bisher fehlende Baurecht sollte mit Hilfe vereinfachter Bebauungspläne, die nur die Verkehrsfläche festsetzten, kurzfristig geschaffen werden. Am 24.3.1969 wurde ihre Aufstellung beschlossen, am 29.1.1971 waren sie bereits rechtskräftig. Die erforderlichen städtischen Mittel wurden noch für 1969 im Haushaltsplan eingesetzt. Am 8.9.1969 fasste der Rat den Durchführungsbeschluss für dieses Projekt, das einschließlich des erforderlichen Grunderwerbs für rd. 5 Mio. DM insgesamt 26 Mio. DM kosten sollte.[128]

Erste Baumaßnahme war der Neubau der Bundesbahnüberführung Dahler Straße. Am 30.Oktober 1971 wurde die alte Eisenbahnbrücke gesprengt[129]. Von Mai 1972 bis April 1974 wurde dann der Straßenzug Höfen/Dahler Str. ausgebaut. 1976 ist nach etwa zweijähriger Bauzeit die Kreuzung Dahler Str./Kohlenstr. Fertig gestellt[130]. Der abschließende Ausbau der Jesinghauser Str. erfolgt dann erst mit einer mehrjährigen Verzögerung zwischen 1980 und 1983. Die Baukosten belaufen sich am Ende einschließlich der Grunderwerbskosten auf über 32 Mio. DM bei einem Zuschuss von Bund und Land in Höhe von rd. 24 Mio. DM.

Wenn man also diese notwendige Verlängerung der Talstraße bis zur Autobahn einbezieht, hat sich die Bauzeit auf 33 Jahre verlängert.

7. Die Kosten der Talstraße

Die Kosten für den Bau der Talstraße waren 1950 auf 53,5 Mio. DM geschätzt worden. So kurz nach der Währungsreform war es sicherlich schwierig, für ein solch langfristig angelegtes Projekt realistische Kostenschätzungen vorzunehmen. Man hatte zudem die Hoffnung, das Ausbauprogramm in etwa 10 Jahren doch im Wesentlichen abschließen zu können. Nach diesen 10 Jahren, die größten Baumaßnahmen stehen noch bevor, werden 1961 die Ausbaukosten auf insgesamt 165 Mio. DM geschätzt[131].

Tabelle: Baukosten der Talstraße (in Mio. DM)

A. Hauptausbaustrecke

Bauabschnitt	Baukosten	Zuschüsse
I a Robert-Daum-Platz	5,5	
I b Tannenbergstr. - Ohligsmühle	2,6	
II Ohligsmühle – Döppersberg	2,3	
III Döppersberg	16,3	
IV Brausenwerth – Barmer Str./Am Wunderbau Kreuzung Wupperstr. – Bundesallee	3,9 0,4	
V a Kluse - Eiland	3,8	
V b Eiland - Haspel	0,8	
V c Haspeler Kreuz	2,8	
VIIa Martin-Luther-Str. – Engelsstraße	8,0	
VIIIa Engelsstraße – Spinnstraße	1,1	
VIIIb Spinnstraße – Stresemannstraße	1,1	
VIIIc Alter Markt	32	
IX a Höhne – Rudolf-Herzog-Straße	3,1	

[128] Vgl. Drucksache Nr. 315/ 69 zur Sitzung des Rates am 8.9.1969.
[129] Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 1.11.1971.
[130] Vgl. Verwaltungsbericht 1971/72.
[131] Vgl. Antrag zur Gewährung von Bundes- und Landeszuschüssen zum Ausbau der Ortsdurchfahrt Wuppertal im Zuge der B 7 an den Minister für Landesplanung, Wohnungsbau und Öffentliche Arbeiten des Landes Nordrhein-Westfalen vom 28.11.1961.

IX b Höhne: Rudolf-Herzog-Str. – Werther Brücke	0,4	
X Berliner Straße (bis Wupperfelder Markt)	6,4	
XI Berliner Straße (Wup. Markt - bis Langerfelder Str.)	6.1	
Andienungsstraße	0,8	
XII Berliner Platz	6,1	
Verkehrsknoten Oberbarmen	18,0	
Andienungsstraße Höfen/Rittershausen	1,2	
Baukosten	123,3	
Kosten für Grunderwerb und Freimachung	46,4	
Gesamtkosten	169,4	
B. Ergänzungs- und Parallelstrecken		
1. Ergänzungsstrecken		
Höfen/Dahler Str./Jesinghauser Str.	27,9	21,3
Neviandtstr./Kiesbergtunnel/A 46	41,4	ca. 33
2. Südparallele		
Bahnhofstr. (Döppersberg – Höeft)	???	???
Südstr./Kleeblatt/Blankstr.	21,0	???
Wittensteinstraße		
- Durchbruch Friedrich – Wilhelm-Platz	0,1	---
- Durchbruch Rittershausen & Blecher	0,2	---
- Durchbruch Oberdenkmalstr.-Spinnstraße	???	---
- Verlängerung Winklerstraße – Am Clef	???	---
Am Clef – Heckinghauser Straße	19,8	15,1
Durchbruch Werléstraße (Waldeckstraße)	1,5	???
3. Nordparallele		
Westkotter Kreuz	3,4	???
Ausbau Parlamentstraße/Neubau Paul- Humburg-Str./ Durchbruch Bleicherstr.-Unterdörnen	In Kosten Alter Markt enthalten	
Hofkamp (Haspeler Str. – Wupperstraße	1,3	---
Hofkamp (Wupperstr. – Neustraße	3,0	---
Morianstr./Kolk	4,0	---
Baukosten	(123,6)	
Quelle: Berichte des Rechnungsprüfungsamtes Haushaltspläne		

Tatsächlich belaufen sich die Ausbaukosten allein der eigentlichen Talstraße auf insgesamt rd. 170 Mio. DM. Für den Grunderwerb waren 46 Mio. DM ausgegeben worden, knapp 124 Mio. DM waren an Baukosten zusammengekommen. Weitere etwa 55 Mio. DM hatte der Ausbau der beiden Parallelstrecken gekostet. Zusammen waren das bereits 225 Mio. DM. Rechnet man die beiden langen und aufwendigen Anschlüsse an die Autobahnen im Osten und im Westen (Kiesbergtunnel) hinzu, erhöht sich die Summe um nochmals 69 Mio. DM auf dann 284 Mio. DM. Die beiden letzteren Projekte waren allerdings 1947 nicht mit vorgesehen gewesen, aber schon Anfang der 60er Jahre als notwendige Ergänzungen des Talstraßenausbaus geplant worden.

Diese beträchtliche Summe musste nicht allein von der Stadt finanziert werden. Bis 1960 gab es allerdings - darauf wurde schon hingewiesen - kaum Zuschüsse. Die gab es erst ab Anfang der 60er Jahre, zunächst 50 %, dann ab 1967 80 %. So wurde der Bauboom der 60er Jahre zumindest finanziell für den städtischen Haushalt ganz erheblich abgefedert.

Teuerste Einzelmaßnahme war mit 32 Mio. DM der Ausbau des Alten Marktes. Teuer waren auch die beiden anderen Verkehrsknoten Oberbarmen (18 Mio. DM) und Döppersberg (16 Mio. DM).

Über die Jahre verteilt stiegen die Aufwendungen für die Talstraße von Jahr zu Jahr, um 1963 und 1964 mit rd. 20 Mio. DM jährlich die Spitze zu erreichen. Der Grunderwerb hatte - natürlich - insbesondere in den 50er Jahren einen erheblichen Anteil an den jährlichen Aufwendungen. Zeitweise musste dafür mehr ausgegeben werden als verbaut werden konnte.

8. Und das Ergebnis: Verkehr und Städtebau

Die Straße schlägt nun eine breite Schneise durch das Tal, verteilt als Hauptverkehrsachse den örtlichen Ziel- und Quellverkehr, wie es bei den Verkehrsplanern heißt. Diese Aufgabe wird funktionsgerecht wahrgenommen.

1950 waren in Wuppertal 13.200 Kraftfahrzeuge gemeldet. 1972 waren es über 110.000, mehr als das siebenfache in den 22 Jahren Bauzeit. Die Leistungsfähigkeit der Straße wird 1953 mit 3.200 PKW-Einheiten pro Stunde errechnet, bei Verzicht auf den Parkstreifen könnte sie auch etwa 4.200 verkraften. Es wurde erwartet, dass diese Zahlen in den nächsten 20 bis 30 Jahren nicht erreicht würden[132]. Im Dezember 1974 ergab eine Verkehrszählung, dass die Talstraße im Bereich Unterbarmen in den Spitzenzeiten nachmittags über 5.200 Kfz./h aufnehmen musste, davon 3.700 von der - hier nicht ausgebauten - Friedrich-Engels-Allee, der Rest von den beiden Parallelstrecken[133]. Das Verkehrsaufkommen hatte die Planungsvorstellungen aus den 50er Jahren bereits überholt, erste Überlastungserscheinungen besonders an den Verkehrsknoten wurden deutlich. Und die Zahl der in Wuppertal zugelassenen Kraftfahrzeuge stieg weiter; 1991 waren es bereits 190.000; ein Ende der Entwicklung ist (noch) nicht abzusehen. Auch auf der Talstraße mehren sich die Stauzeiten und die Länge der Autoschlangen. Die Planungsmaxime, dem Verkehr, dem fließenden Verkehr genügend Raum zu geben, eine "verkehrsgerechte" Stadt zu schaffen, hatte sich nicht umsetzen lassen. Der Verkehr füllte die Straßen schneller, als sie gebaut werden konnten.

Die neuen Straßen verdrängten viele Wohnungen und Betriebe aus dem Tal. In Elberfeld wurde ein ganzer Stadtteil zwischen City und Südstadt nicht wieder aufgebaut. Die starke Verbreiterung kostete weitere ungezählte Wohnungen, Geschäfte und Gewerbeareale entlang der Talstraße. Sie leistete damit auch einen wesentlichen Beitrag zur Entleerung der Talsohle und der Verschiebung der Siedlungsschwerpunkte in neue Siedlungsgebiete auf den Höhen am Stadtrand. Der urbane Charakter gerade der früheren Stadtzentren von Elberfeld und Barmen wurde durch den Wiederaufbau nicht wieder erreicht.

Mit dem Ausbau der Straße entstand die neue das Stadtbild prägende Bebauung. Die markantesten sind sicherlich: das Hochhaus des Deutschen Ringes am Robert-Daum-Platz, Akzo-Hochhaus (1956), Sparkassenturm (1973), Hotel "Kaiserhof" (1961), die Kaufmännischen Berufsschulen (1953), AOK-Gebäude (1968), Schauspielhaus (1966), Justiz-Hochhaus (1962), die bergischen Häuser am Engelsgarten, Finanzamt Barmen (1960), Kaufhof (1963), Bahnhof Alter Markt (1968), Wohn- und Geschäftshäuser an Höhne, Berliner Str. und Berliner Platz. So ist die Überzeugung der Planer von 1947 sicherlich richtig, dass die neue Straße den Wiederaufbau entscheidend prägen würde. Aber es waren überwiegend die glatten, funktionellen Bauten der 50er und 60er Jahre. Viele architektonisch interessante Bauten von den wenigen, die die Bombennächte wiederaufbaufähig überstanden hatten, mussten dem Straßenausbau oder dem Wiederaufbau moderner Gebäude weichen. Das neue Stadtbild rechts und links der Straße bietet wenig Originalität. Die neue Straße hat sicherlich dazu beigetragen, dass die Stadt ihr eigenes "Gesicht" weitgehend verloren hat.

Die neuen Verkehrsführungen erlaubten allerdings auch die Einrichtung der großen Fußgängerzonen in Elberfeld (1967 - 1971) und Barmen (1971 -1978). Sie waren eine wesentliche Voraussetzung dafür, diese beiden wichtigsten Einkaufszentren der Stadt frühzeitig mit einer attrak-

[132] Untersuchung zur Querschnittsaufteilung der Talstraße. Papier des Amtes 660/6 vom 30.11.1953
[133] Vgl. Papier des Amtes 61/5 vom 30.12.1975. Vervielfältigtes Manuskript.

tiven Gestaltung den modernen Anforderungen einer neuer Urbanität anpassen zu können. Neu entwickelt wurde das Geschäfts- und Einkaufszentrum entlang der Berliner Straße in Oberbarmen, das im Laufe der Jahre immerhin zum viertgrößten Zentrum in Wuppertal heranwuchs und einen beträchtlichen Teil der Kaufkraft im Barmer Osten an sich binden konnte.

Städtebaulich wurde die breite Verkehrsachse aber auch zur nur schwer überwindbaren Trennlinie, an der der anschwellende Verkehr alle anderen Lebensäußerungen übertönte. Auf den neuen Plätzen von Robert-Daum-Platz über den Alten Markt bis hin zum Berliner Platz dominierte der Verkehr, es wurden daraus keine Stadtplätze zum Verweilen. Alte Stadtplätze wie der Brausenwerther Platz inmitten einer dichten Bebauung mit Theater, Badeanstalt, Hotels, vielen Wohn- und Geschäftshäusern wurden ausgelöscht, ein vormaliges Stadtzentrum an den Rand der City gedrängt, verändert zum brausenden Verkehrskreuz, von den Menschen nur unterirdisch im Tunnel zu überwinden.

Aber gab es denn Alternativen? Ganz ohne die Talstraße wäre die Stadt schnell am Verkehr erstickt. Die Nachkriegsentwicklung der Industriestadt, die von Gewerbe und Handel lebt und 1970 über 220.000 Menschen Arbeit und Brot gab, wäre gewiss nicht möglich gewesen. Die Überzeugung der Stadtväter von 1939 und von 1947, dass der Bau der Talstraße eine Lebens- und Existenzfrage für Wuppertal sei[134], ist daher wohl grundsätzlich richtig. Andere Straßenführungen wären 1947 sicherlich möglich gewesen, etwa abseits der Talachse am Hang oder zumindest mit einer stärkeren Umfahrung der Zentren von Elberfeld und Barmen. Jede andere Lösung wäre aber verkehrstechnisch schwieriger gewesen und hätte bei der dichten Bebauung des Tales zumindest ähnlich schwerwiegende städtebauliche Folgen gehabt.

Gab es also wirklich eine Alternative? Nein, wohl nicht!

Anhang: Chronik der Talstraße

I. Planung und Ausbau der Talstraße (Nebenstrecken in kleiner Schrift)

Ab Anfang 1930	Erste Überlegungen zum Ausbau einer leistungsfähigen Talstraße.
1939	Städtebauwettbewerb für einen Generalverkehrs und Generalbebauungsplan der neuen Stadt Wuppertal mit Vorschlägen für eine großzügig gestaltete Talstraße.
25.6.1947	Grundsatzbeschluss des Rates über den Bau der Talstraße und des Abstiege Bendahl.
15.5.1950	An der verkehrsreichsten Wuppertaler Kreuzung von Tannenbergstraße und Friedrich-Ebert-Straße wird die erste Verkehrssignalanlage (der Nachkriegszeit-) in Betrieb genommen.
Juni 1950 - März 1955	Bau des Abschnitts Brausenwerth – Barmerstr./Hofkamp. Am 16.12.1953 kann die Straße erstmals durchgehend befahren werden.
Aug. 1950 - Juli 1953	Ausbau der Höhne zwischen Altem Markt und Rudolf-Herzog-Str.
April 54 - Juli 55	Ausbau Hofkamp von Wupperstr. bis Haspeler Straße.
15.7.1954	Die neue Straße Brausenwerth - Barmer Str. erhält per Ratsbeschluss den Namen Bundesallee.

[134] So Oberbürgermeister Robert Daum nach einem Bericht der Westdeutschen Rundschau vom 1.4.1950.

1954 - Nov. 1956	Bau des Abschnitts Ohligsmühle (einschließlich Wupperbrücke) bis zum Döppersberg.
März 1955 - Dez. 1965	Umbau des Verkehrsknotens Döppersberg. 20.12.1959 Inbetriebnahme der Straßenbahnrampe. 22. 5.1960 Sprengung des Hotels "Kaiserhof". 01.12.1960 Eröffnung des Fußgängertunnels.
Sept. 1955 - Nov. 1956	Ausbau des Abschnitts Engelsstraße - Spinnstraße des damaligen Neuen Weges.
1955	Südparallele: Durchbruch Friedrich-Wilhelm-Platz.
1956 - 1957	Südparallele: Durchbruch der Wittensteinstraße zur Besenbruchstraße/-Unionstraße.
1956 - 1965	Ausbau des Verkehrsknotens Oberbarmen 23.12.1959 Freigabe der Berliner Str. von Schwarzbach bis Höfen. 1960 Freigabe der neuen Brücke Rauental 1963 Fertigstellung der Kreuzung Hügelstraße/Hagener Str. 1962/63 Bau der Fußgängerbrücke über die DB anstelle der alten Rittershauser Straße 1957-1966 Ausbau Werléstr./Neubau Waldeckstr.
1957 - 1958	Restausbau der Höhne zwischen Rudolf-Herzog-Str. und Werther Brücke
Juni 1958 - Nov. 1960	Bau des Abschnitts Eiland Haspel.
Jan 58 - Aug. 59	Ausbau Morianstr./Am Kolk
Juni 59 - Nov. 60	Ausbau des Hofkamp von Neustr. bis Wupperstr.
1959/60 - 1963/64	Südparallele: Durchbruch von Oberdenkmalstraße zur Engelsstr./Brucherschulstr. Später Umbau zu einem kreuzungsfreien Anschluss an die Siegesstraße.
22.11.1960	Der gesamte neue Straßenzug zwischen Tannenbergstr. und Barmerstr. erhält den Namen Bundesallee. Der anschließende Abschnitt bis zum Alten Markt wird mit gleichem Ratsbeschluss in Friedrich-Engels-Allee umbenannt, nachdem 1946 nur der Abschnitt Plüschowstr. - Adler Brücke diesen Namen erhalten hatte.
Mai 1960 - Sept. 1962	Bau des Abschnitts Tannenbergstr.- Ohligsmühle.
Okt. 1960 - Juni 1963	Bau des Abschnitts Kluse - Eiland (einschließlich Wupperbrücke).
1960 - 1965	Ausbau der Bahnhofstraße.
1960 - 1971	Ausbau bzw. Neubau von Südstr./Kleeblatt/Blankstraße.
April 61 - Sept.62	Ausbau des Abschnitts Spinnstr. – Stresemannstraße.
Jan. 1962 - Sept. 1967	Ausbau des Alten Marktes 3. 5.1964 Eröffnung des Kaufhofes 30. 9.1967 Feierliche Einweihung.

April 1962 - März 1966	Ausbau der Kreuzung Tannenbergstr./Friedrich-Ebert-Str./-Bundesallee
29.5.1962	Der Rat verleiht der Kreuzung den Namen des langjährigen OB Robert Daum.
April 1962 - Juni 1966	Ausbau der Berliner Str. von Bachstr. bis Wupperfelder Markt.
11.4.1962	Der Rat gibt dem gesamten Straßenzug der Südparallele vom Haspel bis zu Winklerstr. den Namen Wittensteinstraße.
Sept. 1963 - Febr. 1967	Ausbau der Berliner Str. von Wupperfelder Markt bis Langobardenstr.
Nov. 1963 - Juni 1966	Ausbau Am Clef/Heckinghauser Str. bis Heidter Berg.
Febr.1965 - April 1967	Ausbau des Haspeler Kreuzes.
Juni 1967 - Sept. 1968	Bau des Berliner Platzes. 28. 9.1968 Einweihung.
Aug. 69 - Sept. 71	Ausbau der Heckinghauser Str. von Brändströmstr. bis Werléstr.
Mai 1969 - Nov. 1969	Ausbau der Bachstraße
Okt. 1969 - Okt. 1972	Ausbau der Friedrich-Engels-Allee zwischen Martin-Luther-Str. und Engelsstr.
April 70 - Dez. 72	Ausbau des Westkotter Kreuzes.
Febr.72 - April 74	Ausbau Höfen/Dahler Straße.
April 72 - Juni 73	Ausbau der Heckinghauser Str, von Ackerstr. bis Linienstr.
Aug. 73 - Sept.75	Ausbau der Heckinghauser Str. von Linienstr. bis Kleine Str./Bockmühle.
Dez. 74 - Nov. 76	Ausbau Kreuzung Dahler Str./Kohlenstr./Jesinghauser Straße.
Jan. 80 – 1983	Ausbau der Jesinghauser Straße.