

Hinrich Heyken

Die Talstraße – Verkehrsachse der Stadt –

Teil B: Rückbau und Umbau nach 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	...55
1. Der letzte historische Teil der Friedrich-Engels-Allee bleibt erhalten, der Ausbau der Talstraße unvollendet	55
2. Verkehrsknoten Döppersberg	58
3. Verkehrsknoten Alter Markt	60
4. Aufstieg und Fall des Abstiegs Bendahl	61
VI. Die Talstraße wird „zurück gebaut“	65
1. Die Stilllegung des Straßenbahn und erste Planungen	65
2. Der Wettbewerb 1986	67
3. Der Rahmenplan	68
4. Der Umbau	73
5. Das Projekt Döppersberg	78
Anhang: Chronik der Talstraße	82

V. Zwischenspiel 1972 - 1983: Vorschläge, Konzepte, Planungen

1. Der letzte historische Teil der Friedrich-Engels-Allee bleibt erhalten, der Ausbau der Talstraße unvollendet

1972 war die Talstraße in der 25 Jahre zuvor beschlossenen Breite und im vorgesehenen Profil ausgebaut - bis auf den mittleren Teil der Friedrich-Engels-Allee mit einer Länge von 960 m. Dieser Straßenzug stand zwar von Anfang an wegen seiner relativ großen Breite und seiner Geradlinigkeit an letzter Stelle der Prioritätenliste, jedoch war auch unstrittig, dass er nach dem Ausbau der Parallelstrecken auf die vorgesehene Breite gebracht werden würde. Wegen der zeitlichen Unklarheit wurde aber zunächst auf die Festsetzung von Fluchtlinien verzichtet. Der deshalb formal unverbindliche Ausbauplan sah die Verbreiterung an der Nordseite und damit den Abriss teilweise gut erhaltener Bausubstanz mit historischer Bedeutung vor. Um trotz des Fehlens neuer Fluchtlinien die Bautätigkeit in diesem Bereich zu steuern, war die Verwaltung seit 1948 bemüht, bei Bauwilligen auf freiwilliger Basis eine Rücknahme des Vorhabens auf die geplante Straßenflucht zu erreichen. Wenn dazu keine Bereitschaft bestand, wurde die Baugenehmigung für Gebäude vor der neuen Fluchtlinie nur "auf jederzeitigen Widerruf" erteilt. Bis Mitte der 60er Jahre wurden auf dieser Grundlage etwa 20 Baugenehmigungen ausgesprochen¹. Entsprechend provisorisch fielen denn auch die meisten Neubauten aus, wenn denn aufgrund der planerischen Unsicherheit überhaupt gebaut wurde.

Prof. Hetzelt hatte seinen überraschenden Vorschlag, diesen letzten Teil der Friedrich-Engels-Allee zwischen Plüschowstr. und Martin-Luther-Str. nicht mehr auszubauen, sorgfältig vorbereitet und sehr bewusst im Rahmen der groß und mit viel Prominenz am 30. Sept. 1967 gefeierten Fertigstellung des Alten Marktes zur Diskussion gestellt. Gegenüber seinen Mitarbeitern hat er ausdrücklich Wert darauf gelegt, dass seine Urhebererschaft deutlich herauszustellen sei, "schließlich möchte ich nicht schon vor meiner Pensionierung vergessen werden"².

Dies und die Sorge um das Stadtbild mögen auch Gründe für sein Vorgehen gewesen sein. Eigentlicher Hintergrund seines Vorstoßes war aber wohl eher die Absicht, bei den Verkehrsinvestitionen einen neuen Schwerpunkt zu setzen. 1963 war mit dem Bau der B 326, der späteren A 46, begonnen worden; 1966 war der erste Bauabschnitt von Wuppertal-Nord bis zur Ausfahrt Wichlinghausen freigegeben worden und der zweite Abschnitt bis Elberfeld-Mitte stand kurz vor der Fertigstellung. Im Zuge dieses zweiten großen Verkehrsprojektes waren von der Stadt nun mit Vorrang die Nord-Süd-Verbindungen auszubauen, damit die erhoffte Entlastungsfunktion dieser auch bereits seit den 30er Jahren geplanten und geforderten Straße wirksam zur Geltung kommen konnte. Dies würde den Einsatz aller Planungskapazitäten und verfügbaren Mittel erfordern. Hetzelt zog daraus den Schluss, dass deshalb in den nächsten 20 Jahren vermutlich nicht mehr an die Verbreiterung des letzten Teils der Talstraße zu denken sei, diese auch gegenüber der neuen Aufgabe nicht so dringlich sei³. Insofern vertrat Hetzelt gar nicht die endgültige Aufgabe der Ausbauplanung, sondern meinte im Grunde eine Verschiebung der voraussichtlich sehr teuren letzten Ausbaumaßnahme im Zuge der Talstraße, als er in seiner Festrede im "Wuppertaler Hof" vorschlug: "Ich habe den Mut, dem Rat vorzuschlagen, die 1947 beschlossene Ausbauplanung des Talstraßenzuges für den Teil der Friedrich-Engels-Allee mit dem Baumbestand auf die historische Breite zurückzunehmen, (sie) also in diesem Teil in ihrer Breite zu belassen"⁴.

Gleichzeitig ordnete Prof. Hetzelt in seinem Dezernat an, kurzfristig alternative Planungen vorzulegen, wobei der Verkehr auf die Talstraße und die beiden Parallelstrecken verteilt werden sollte. Die Südparallele (Wittensteinstr./Winklerstr.) war zwar ausgebaut, nicht jedoch die Nordparallele, in deren Verlauf die geplante direkte Verbindung zwischen Unterdörnen und Hünefeldstr. nördlich entlang der Wupper immer noch fehlt. Ersatzweise war hier auch an eine Ver-

¹ Vgl. Zusammenstellung des Amtes 61/4 vom 26.9.1967.

² Schreiben von Prof. Hetzelt an das Stadtplanungsamt vom 21.11.1967

³ Vgl. Besprechungsvermerk vom 19.10.1967

⁴ Vgl. General-Anzeiger vom 2.10.1967

kehrsführung über den Brögel gedacht mit einer neuen Wupperbrücke im Osten zum Anschluss an Unterdörnen und einer erneuerten Brücke Farbmühle. Bereits 1965 war hierfür die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 85 vom Rat beschlossen, aber bisher offenbar nicht weitergeführt worden. Um direkt und zügig von der Friedrich-Engels-Allee in die Nordparallele einfahren zu können, war des weiteren eine verbesserte Zufahrt an der Adlerbrücke angedacht.

Verkehrsplaner und Straßenbauer waren allerdings mit dem Ausbauverzicht nicht einverstanden. Es erschien ihnen nicht sinnvoll, im Zuge eines breit ausgebauten Straßenzuges einen engen Flaschenhals bestehen zu lassen, zudem in einem Abschnitt mit der höchsten Verkehrsbelastung und nicht gesondert geführter Straßenbahn. Die Parallelstrecken seien kein ausreichender Ersatz. Zudem seien die Bäume auf die Dauer an der Friedrich-Engels-Allee kaum lebensfähig. Ein Verzicht auf den Ausbau wird mithin unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten als sehr problematisch und kaum vertretbar angesehen⁵. Prof. Hetzelt lässt sich durch diese Argumente allerdings nicht beeindrucken. In einer internen Besprechung wird der Widerspruch glatt gebügelt. Es werden jetzt 14-tägliche Arbeitsbesprechungen festgelegt, in denen über den Fortgang der in Auftrag gegebenen Planungen zu berichten ist. Trotz dieses energischen Vortreibens der Planung gelingt es ihm aber nicht mehr, noch vor Eintritt in den Ruhestand Ende Juli 1968 eine Entscheidung über den Erhalt der Allee herbeizuführen.



Baudezernent Norbert Jensen 1968-80

Unter dem neuen Baudezernenten Norbert Jensen, der am 1. August 1968 sein Amt antritt, brechen die Gegensätze zwischen Verkehrsplanung sowie Städtebau und Denkmalschutz wieder auf. Die damalige Bezirksvertretung Barmen-Südwest fordert zwar im Januar 1969 eine Entscheidung über die Zukunft der Allee und schlägt eine Verbreiterung zumindest zwischen Polizeipräsidium und Adolfstraße vor einschließlich einer Beseitigung der Alleeebäume. Der Bürgerverein Unterbarmen regt im November die Umpolung der Einbahnrichtungen beider Parallelen an. Die Vorschläge werden geprüft und abgelehnt, eine grundsätzliche Entscheidung nicht getroffen.

Erst 1974 gibt es einen neuen Anlauf. Diesmal kommt der Anstoß von der Polizei. Der nicht ausgebaute Teil der Friedrich-Engels-Allee hat sich zum unfallträchtigsten Straßenstück aller Stadtstraßen entwickelt mit 427 Unfällen von 1972 - 1974. Die meisten Unfälle stehen mit dem "Einbiegen nach links" in Verbindung. Die Polizei schlägt deshalb ein absolutes Verbot des Linksab- und -einbiegens vor⁶.

Die Bezirksvertretung Barmen-Südwest bekräftigt nochmals grundsätzlich ihre Auffassung, dass die Verbreiterung auch dieses Abschnitts als Fernziel unbedingt beibehalten werden müsse, stimmt aber wegen der Unfallohäufung einem Linksabbiegeverbot mit Ausnahme der beampten Einmündungen zu⁷. Heftigen Widerspruch gibt es allerdings von den Anliegern, vor allem den dort ansässigen Betrieben sowie der Industrie- und Handelskammer⁸, weil auch das Linksabbiegen in Privatgrundstücke untersagt werden soll. Für Aufregung sorgt einige Zeit ein Baum, die sog. "Sperfeld-Linde", der die Einfahrt zu einem Gewerbebetrieb für rechts einbiegende LKW verhindert. Nach langem hin und her, Ortsterminen und vielen Stellungnahmen wird der Baum ein Jahr später gefällt und auf Kosten des Unternehmens ein Spitzahorn in der Nähe als Ersatz gepflanzt⁹. Trotz der heftig und kontrovers geführten Diskussion beschließt der Ver-

⁵ Vgl. Stellungnahme des Amtes 61/4 (Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsplanung) vom 11.10.1967

⁶ Vgl. Papier des Stadtplanungsamtes 61/4 vom 30.12.1975

⁷ Vgl. ebenda, S. 4

⁸ Vgl. Schreiben der Industrie- und Handelskammer vom 13.1.1975

⁹ Vgl. Berichte im General-Anzeiger vom 7.9.1976 und 16.9.1977

kehrsausschuss am 25. Februar 1975 die Einführung des Linksabbiegeverbotes mit einigen Modifikationen. Nach Abschluss der dafür erforderlichen Maßnahmen¹⁰ wurde das Linksabbiegeverbot am 25. Mai 1976, 11 Uhr eingerichtet.

Mit dieser Maßnahme war allerdings die Kontroverse über Ausbau oder nicht Ausbau wieder voll entbrannt. Im Planungsdezernat, das 1973 mit der Zuordnung des Stadtplanungsamtes zum Stadtentwicklungsdezernenten Joachim Ahlemann gebildet worden war, wurde nunmehr wieder an den Planungskonzepten gearbeitet, um eine abschließende Entscheidung vorzubereiten. Angesichts der vielfältigen verkehrlichen und städtebaulichen Aspekte sollte die Entscheidung in ein umfassendes Strukturkonzept eingebettet werden, das auch die Konsequenzen und Perspektiven für die Entwicklung der Wohn- und Gewerbegebiete beiderseits der Friedrich-Engels-Allee darstellen sollte. Die Planungsunsicherheit, die als Investitionshemmnis die Entwicklung beiderseits der Allee erkennbar behinderte, sollte endlich beseitigt werden.



Historischer Teil der Friedrich-Engels-Allee 1989

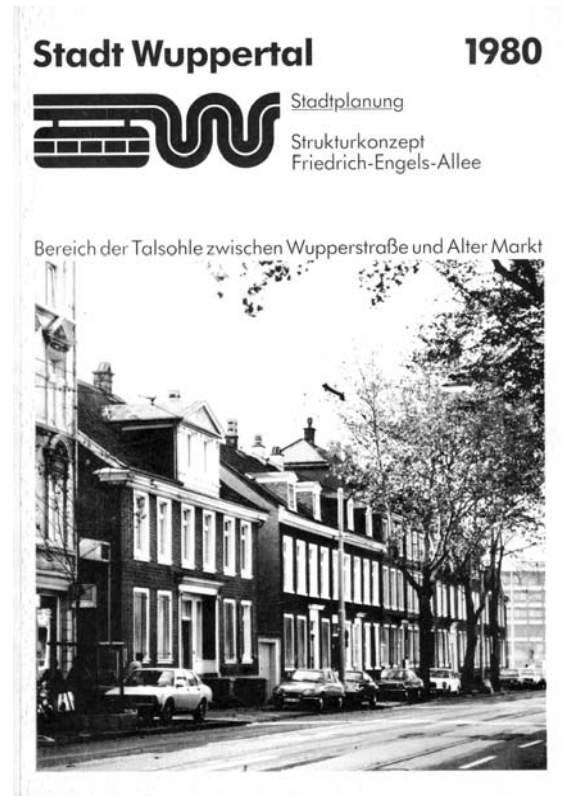
Nach Prüfung einer Vielzahl denkbarer Alternativen zur Lösung der Verkehrsprobleme (Verbreiterung, Verlegung, Untertunnelung, Verschwenkung, Verkehrsverteilung) und der Entwicklung eines breiten Maßnahmenprogramms auf einer differenzierten Nutzungsstruktur (Parkplätze, Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen, Wohnumfeldverbesserung, Modernisierungsmaßnahmen, Gestaltungssatzung) wurde in der Verwaltung Mitte 1978 nach einer intensiven öffentlichen Diskussion gegen bestehende Vorbehalte des Baudezernates, insbesondere des Tiefbauamtes, der Vorschlag durchgesetzt, der den Erhalt zumindest des historischen Teils der Friedrich-Engels-Allee zum Ziel hatte. Nur für den östlichen Abschnitt ab etwa Farbmühle war noch eine Verbreiterung vorgesehen. Auf den Ausbau der Nordparallele wurde demgegenüber aber nun auch verzichtet, vielmehr bereits 1977 der jetzige Spielplatz Loh fertig gestellt¹¹. Auch die seit 1975 neu gebildete Bezirksvertretung Barmen stimmte dem Konzept zu. Am 30.10.1978 wurde dann im Rat der Grundsatzbeschluss zur Erhaltung der Friedrich-Engels-

¹⁰ Gebaut werden musste u.a. eine Abbiegespur und Kehre am Haspel.

¹¹ Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 85 – Am Brögel, der die Brücken für die Ersatzstraße sichern sollte, wurde erst am 30.5.1983 vom Rat aufgehoben.

Allee" gefaßt¹². Das darauf aufbauende umfassende "Strukturkonzept für den Bereich der Talsohle zwischen Wupperstraße und Alter Markt" wurde im November 1978 den Ratsgremien vorgelegt und am 26. März 1979 "...als Leitlinie für die Bauleitplanung und als Handlungsprogramm für den Einsatz sonstiger kommunaler Instrumente" beschlossen. 12 Jahre der Entscheidungsfindung waren damit von Verwaltung und Rat benötigt worden. Immerhin war die Entscheidung dann so eindeutig, dass sie in dem folgenden Jahrzehnt nicht mehr in Frage gestellt wurde.

Sie wurde allerdings auch umgehend durch den Bebauungsplan Nr. 622 festgezurrt durch die Umsetzung in verbindliches Baurecht. Bereits im November 1976 wurde der Aufstellungsbeschluss gefasst. Rechtskraft erlangte der Bebauungsplan allerdings auch erst 1985 (Nr. 622 B) bzw. 1988 (Nr. 622 A), nach einer 9- und 12-jährigen Verfahrensdauer. Die angestrebte Erhaltungs- und Gestaltungssatzung wurde ebenfalls in Angriff genommen mit einem Aufstellungsbeschluss am 26.2.1980. Bis 1981 wurden dann zwar die Grundlagen erarbeitet, Satzungsreife hat der Entwurf jedoch nie erreicht. Irgendwann wurde im Planungsamt die Arbeit daran eingestellt.



2. Verkehrsknoten Döppersberg

Der letzte Abschnitt der Talstraße war noch nicht im Bau, als bereits intensiv über notwendige Verbesserungen des Verkehrsflusses nachgedacht wurde, wobei damals ebenso wie in den folgenden 15 Jahren insbesondere die Knotenpunkte im Vordergrund standen, deren Leistungsfähigkeit offenbar schneller als gedacht an Grenzen stießen, die mit wachsenden Fahrzeugschlangen vor den Ampeln für die schnell zunehmende Zahl der Autofahrer ärgerlich merkbar wurden. Bereits 1969 wollte deshalb der Stv. Sproedt in einer Anfrage im Rat von der Verwaltung wissen, ob nicht durch Hochbrücken an den Kreuzungspunkten der Verkehrsfluss wesentlich verbessert werden könne¹³. Von der Verwaltung war bereits eine Untersuchung über die Möglichkeiten des Baus von Stahlhochstraßen in Auftrag gegeben worden. Sie kam allerdings zu dem Ergebnis, dass solche provisorischen niveaufreien Überführungen nur wenig Entlastungen, dafür aber neue Verkehrsprobleme den Brückenrampen sowie an korrespondierenden Kreuzungen bringen würden und auf erhebliche städtebauliche Bedenken stoßen müssten. OStD Stellty entschied daher Anfang 1970, dass diese Vorschläge nicht weiter verfolgt werden sollten.

Trotzdem blieb die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten ein wichtiges Thema. Ebenfalls Ende 1969 erhielt das Ingenieurbüro IVV (Aachen) den Auftrag, die Verkehrsentwicklung in Elberfeld nach Eröffnung des Kiesbergtunnels (2.10.1970) sowie der geplanten Gesamthochschule am Griffenberg zu untersuchen und Verkehrsverbesserungen an den bereits als überlastet angesehenen Verkehrsknoten Döppersberg und Robert-Daum-Platz vorzuschlagen. Die Untersuchung wird 1972 vorgelegt¹⁴. Für die Verkehrsknoten werden eine Reihe von Verbesserungsmöglichkeiten durch Maßnahmen im vorhandenen Netz vorgeschlagen (großräumige Einbahnsysteme).

¹² Drucksache Nr. 132/78

¹³ Vgl. den Antwortentwurf des Amtes 66 vom 15.10.1969.

¹⁴ Broschüre „Wuppertal-Elberfeld – Untersuchungen zur Verkehrserschließung“, Ingenieurgruppe IVV Aachen 1972.

Zwecks Ausweitung des Verkehrsraumes insbesondere für den Busbahnhof wird in einer Alternative z.B. auch der Abriss des Köbohauses vorgesehen. Da diese Maßnahmen nur zu graduellen Verbesserungen führen, werden darüber hinaus auch grundlegende Erweiterungen des Straßennetzes vorgeschlagen:

- Zur Entlastung des Robert-Daum-Platzes der Bau eines Tunnels in Verlängerung der Alsenstraße, der in Höhe des Fernmeldeamtes auf die Briller Straße stoßen würde;
- Untertunnelung der Neumarktstraße und Bau einer Brücke über die Bundesallee als direkte Verbindung von Kasinostraße zur Südstraße;
- Alternativ den Ausbau von Kleiner Klotzbahn mit Durchbruch zur Gathe und Luisenstraße bis Briller Straße als nördlichen City-Ring.

In der Planung wird zudem auf der Grundlage des am 25.5.1970 im Rat vorgestellten Generalverkehrsplans vom Bau des darin vorgesehenen Abstiegs Bendahl ausgegangen. Die Straßenbahn wird als überflüssige Parallelstrecke zu Schwebebahn und geplanter S-Bahn angesehen und zur Stilllegung vorgeschlagen.

In der Stellungnahme der Verwaltung wird der Tunnel in Verlängerung der Alsenstraße wegen der hohen Kosten abgelehnt, dafür aber der Ausbau des unteren Teils der Briller Straße als notwendig angesehen. Für nicht realisierbar wird auch die Untertunnelung der Neumarktstraße gehalten und dementsprechend vorgeschlagen, den Ausbau des Straßenzuges Kleine Klotzbahn/Luisenstraße zum City-Ring als optimale Lösung langfristig anzustreben¹⁵.

Die Untersuchungsergebnisse und Vorschläge werden 1973 in der Dezernentenkonferenz besprochen und den Fraktionen zur Information zugeleitet, aber nicht in den zuständigen Ausschüssen behandelt. Innerhalb der Verwaltung werden die Alternativen diskutiert, werden detaillierte Pläne ausgearbeitet und Kosten ermittelt, ohne dass Einvernehmen über die anzustrebende Lösung erzielt werden kann. Das Gutachten verschwindet in den Schubladen.

Ergänzend zur Verkehrsuntersuchung wird 1975 ein weiteres Gutachten - ebenfalls von IVV (Aachen) - zum Ausbau des Verknüpfungspunktes Döppersberg vorgelegt, in dem es vor allem um die Gestaltung des Busbahnhofes geht¹⁶. Die darin zunächst geprüften kleineren Verbesserungsmaßnahmen sehen u.a. die Erweiterung des Busbahnhofes nach Westen unter Wegnahme des Köbohauses vor. Mittelfristig sind die nach Stilllegung der Straßenbahn verfügbaren Flächen einbezogen. Für eine attraktive Umgestaltung des Verknüpfungspunktes werden darüber hinaus aber auch als weitergehende, längerfristig anzustrebende Maßnahmen vorgeschlagen, für den Busbahnhof eine zweite Ebene über den Fahrbahnen der Straße zu bauen oder mit einer Aufständigung die durchgehenden Fahrbahnen der Bundesallee über einen großzügigeren Busbahnhof zu führen. Die Kosten dieser weitestgehenden Vorschläge wurden auf über 30 Mio. DM geschätzt.

Diese Pläne wurden allerdings außerhalb der Verkehrsplanung nicht mehr ernsthaft debattiert. Die Bereitschaft zu großen neuen Verkehrsinvestitionen war nicht mehr so hoch wie in früheren Jahren. Eine andere Prioritätensetzung wie bereits bei der Diskussion über den Ausbau der Friedrich-Engels-Allee begann sich durchzusetzen. Tatsächlich wurden trotz der sehr weitgehenden Planungsvorstellungen an Döppersberg und Robert-Daum-Platz nach ihrer Fertigstellung Mitte der 60er Jahre keine wesentlichen Änderungen mehr vorgenommen.

Eine neue Grundsatzdiskussion über Verkehrsprobleme in Elberfeld entflammte erst Ende der 80er Jahre wieder, als die Verwaltung mit dem Verkehrsentwicklungsplan Elberfeld (mit Auftrag von 1987 wiederum erarbeitet von der IVV) 1989 ein neues Planungskonzept auf den Tisch legte, das nun entsprechend den inzwischen weiterentwickelten Planungsanforderungen neben den verkehrstechnischen Fragen auch die städtebaulichen und umweltspezifischen Probleme

¹⁵ Stellungnahme (Entwurf) des Amtes 61/2 Verkehrsplanung vom 3.8.1973.

¹⁶ Broschüre „Verknüpfungspunkt Döppersberg – Verkehrstechnischer Entwurf“, Ingenieurgruppe IVV Aachen, 1975

des Verkehrs in den Vordergrund stellen sollte¹⁷. Die inzwischen veränderten Rahmenbedingungen werden auch daran deutlich, dass in dem neuen Plan nicht mehr von der Gewährleistung des Verkehrsflusses und einem entsprechenden Ausbau der Straßen gesprochen wird, sondern eine "stadtverträgliche" Gestaltung des Verkehrs als oberstes Ziel angestrebt wird. Und dies, obwohl die Zahl der in Wuppertal zugelassenen KFZ von rd. 100.000 im Jahre 1970 bis 1991 auf über 190.000 anstieg, sich mithin in diesen 20 Jahren fast verdoppelte, während doch nach Ansicht der Verkehrsplaner bereits Ende der 70er Jahre die Verkehrsknoten überlastet waren und den Verkehr nicht mehr ausreichend bewältigen konnten.

Neben einer Vielzahl von Maßnahmen im bestehenden Straßennetz zur Verkehrsberuhigung, zur Gestaltung des Straßenraums, zur Verbesserung des ÖPNV, zum Ausbau des Radwegenetzes und zur Parkraumbewirtschaftung sind als große Verkehrsbaumaßnahmen vorgeschlagen¹⁸:

- Verschwenkung der Bundesallee am Knotenpunkt Brausenwerth auf die Bahnhofstraße, wobei die Fahrbahnen im Bereich Ohligsmühle wieder auf die bisherige Bundesallee stoßen und Anlage eines großzügigen Busbahnhofs unter Einbeziehung der jetzigen Fahrbahnen am Döppersberg;
- Neubau eines Tunnels parallel zur Briller Straße zur Entlastung des neu zu gestaltenden Robert-Daum-Platzes.
-

Die Beratung des Verkehrsentwicklungsplanes gestaltete sich sehr zäh, wobei weniger die großen Umbaumaßnahmen im Vordergrund standen als vielmehr einzelne Verkehrslenkungsmaßnahmen und Straßensperrungen. Ein Beschluss über den Plan konnte bis Anfang 1992 nicht erreicht werden. Die Diskussionen über eine Umgestaltung des Verkehrsknotens Döppersberg überlagert sich dann mit der beginnenden Debatte über die Planungen für den Umbau der gesamten B 7.

3. Verkehrsknoten Alter Markt

Auch mit dem Verkehrsknoten Barmen war man unzufrieden, noch ehe er ganz fertig gestellt war. Im Vordergrund der Kritik stand hier allerdings nicht so sehr seine Leistungsfähigkeit für die Abwicklung des Individualverkehrs als vielmehr der Standort des Busbahnhofs. Er dominierte den verbliebenen eigentlichen Alten Markt und verhinderte hier dessen Umgestaltung zu einem attraktiven Stadtplatz. Die vielen Haltestellen des Busbahnhofs lagen zudem weit auseinander, waren auch weit vom Bahnhof Barmen entfernt und machten das Umsteigen zwischen Bus, Schwebebahn und Eisenbahn schwierig. Bereits 1969 werden im Rahmen des gerade vom Ingenieurbüro IVV (Aachen) erarbeiteten Generalverkehrsplans auch Vorstellungen entwickelt zur Verbesserung dieser Umsteigeverbindungen im Verknüpfungspunkt Barmen. Der Bahnhof Barmen sollte darin näher an die Brücke Fischertal verlegt (in weiteren Vorschlägen sogar darüber hinaus bis gegenüber dem Geschwister-Scholl-Platz) und eine kreuzungsfreie Fußgänger-Verbindung über eine Brücke bis zum Schwebebahnhof hergestellt werden¹⁹. Die noch vagen Vorstellungen führten immerhin dazu, dass die Freifläche südlich des Schwebebahnhof zunächst nur provisorisch ausgebaut wurde und die vorgeschlagene Gestaltung mit einer Brunnenanlage und einem Café unterblieb²⁰. Alle Vorschläge zur weiteren Ausgestaltung des Bereichs zwischen Altem Markt und Bahnhof Barmen blieben aber in den folgenden Jahren ohne Resonanz, weil insbesondere Bundesbahn und Bundespost kein Interesse an kostenträchtigen Veränderungen hatten.

1978 werden die Gedanken anlässlich der am 15.2.1978 getroffenen Vereinbarung über den Bau der Ost-West-S-Bahn wieder aufgegriffen. Die Stadt beauftragt wiederum das Ingenieurbüro IVV mit einer neuen Studie über die Möglichkeiten verbesserter Verkehrsbeziehungen im Verknüpfungspunkt Barmen. Es sollte eine verkehrstädttebauliche Lösung erarbeitet werden, die

¹⁷ Verkehrsentwicklungsplan Elberfeld – Ergebnisbericht, Ingenieurgruppe IVV Aachen 1988/89.

¹⁸ Übernommen aus dem 1989 vom Rat beschlossenen „Rahmenplan B 7“.

¹⁹ Vgl. Generalverkehrsplan Stadt Wuppertal, Bd. 4, S. 21 ff.

²⁰ Vgl. Protokoll des Bauausschuss vom 27.8.1969.

- die bis dahin außerordentlich ungünstige Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel verbessert,
- eine optimale Erschließung der Barmer City durch öffentliche Verkehrsmittel gewährleistet mit möglichst kurzen Wegen zwischen Bahnhöfen, Haltestellen und der City,
- einen Ausbau des Alten Marktes zum Stadtplatz ermöglichte.

Aus einer Reihe von alternativen Überlegungen wird ein Vorschlag erarbeitet, der die Einrichtung eines Ringverkehrs für den Individualverkehr vorsieht, um so die Unterbringung eines zentralen Busbahnhofs auf der Fläche zwischen Höhne und Winklerstr. vor dem Schwebebahnhof Alter Markt zu ermöglichen. Ibachstr., Winklerstr. und Brücke Rolingswerth würden dann einen Einbahnstraßenzug bilden, der die Verkehre aus dem Fischertal in Richtung Höhne sowie aus dem Steinweg in Richtung Fischertal aufzunehmen hätte.

Dieser Vorschlag wird Mitte 1980 in der Dezernentenkonferenz behandelt und stößt dort auf Bedenken hinsichtlich der Verkehrsführung und der Kosten. Die Planung wird nochmals überprüft, es werden Kosten und Zuschussmöglichkeiten ermittelt. Rd. 13 Mio. DM sollen die erforderlichen Umbaumaßnahmen kosten. Auch nach erneuter Beratung in der Dezernentenkonferenz Mitte 1981 kann sich die Verwaltung nicht zu einer offiziellen Einbringung in den Verkehrsausschuss entschließen. Der Vorschlag wird in der Schublade für abgelegte Pläne entsorgt.

Der Beschluss des Rates am 26. September 1983 über die „Neue Konzeption für den öffentlichen Nahverkehr in Wuppertal“, 1979 - 81 von einer Arbeitsgruppe der Verwaltung erarbeitet, beinhaltete im Kern die Stilllegung der Straßenbahn und die sich daraus ergebenden Konsequenzen vor allem hinsichtlich des Busliniennetzes. Für den Verknüpfungspunkt Barmen wurden darin wiederum Maßnahmen zur Optimierung der Umsteigebeziehungen vorgesehen. Jetzt wurden die Vorschläge von 1980 wieder aus der Schublade geholt und am 11. Mai 1984 der "Kleinen Kommission ÖPNV", die sich im Auftrag des Verkehrsausschusses mit der Umsetzung der Maßnahmen der "Neuen ÖPNV-Konzeption" befassen sollte, vorgestellt. Nun beginnt eine aufgeregte öffentliche Diskussion, in der die Kritik an den "langen" Umwegfahrten für die Autos und die Befürchtung einer nicht ausreichenden Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs mit noch längeren Staus als bisher schon sowie die immer noch als mangelhaft angesehene Anbindung an den Bahnhof Barmen im Mittelpunkt stand. Einzelne Parteien sprachen sich schnell gegen diese wieder das Auto benachteiligende Planung aus²¹. Bezirksvertretung Barmen sowie Planungsausschuss und Verkehrsausschuss fassten sich 1984 und 1985 mit dieser Planung, ohne dass abschließende Beschlüsse gefasst wurden. Sie verschwand schließlich wieder in der Schublade. Es blieb alles beim - immer noch unbefriedigenden - Alten. Die Diskussion wandte sich einem größeren Thema und Ziel zu: dem Umbau der gesamten Talstraße.

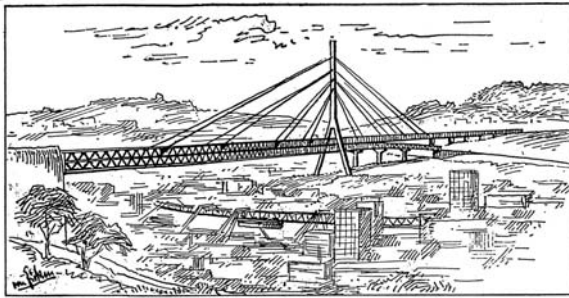
4. Aufstieg und Fall des Abstiegs Bendahl

Der Abstieg Bendahl war seit 1947 ein wesentlicher Bestandteil der Talstraßenplanung. Er war vorgesehen als zusätzliche Verbindung zwischen dem Talstraßenzug und dem Straßennetz südlich der trennenden Eisenbahnlinie, um den Verkehrsknoten Döppersberg zu entlasten. Im Verkehrsnetz war er Teil einer "südlichen Entlastungsstraße" vom Schwarzen Weg über Viehhof-, West- und Blankstraße zum Hesselberg und weiter über Sieges- und Gewerbeschulstraße bis nach Heckinghausen. So ist dieses Projekt auch im Leitplan der Stadt Wuppertal, der am 25. Juli 1952 vom Rat beschlossen wurde, dargestellt.

Schon 1947 sollte allein dieses Projekt 18 Mio. DM kosten, fast ein Drittel der damals auf rd. 53 Mio. DM geschätzten Kosten für den Bau der gesamten Talstraße. Das verdeutlicht schon die damalige Dimension des Projekts. Die Durchplanung der vorgesehenen zwei großen Rundschleifen stieß allerdings auf einige Schwierigkeiten, so dass 1950 eine neue Planung vorgelegt wurde, die mit 7 Mio. DM auskam. Am 7. November 1950 stimmt der Rat der Stadt auch dieser geänderten Planung einstimmig zu.

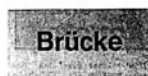
²¹ Vgl. Bericht des General-Anzeigers vom 8.6.1984 über die Ablehnung durch die FDP.

General-Anzeiger 30.9.1971



Mit neuem Tunnel und Brücke quer durch und über Wuppertal

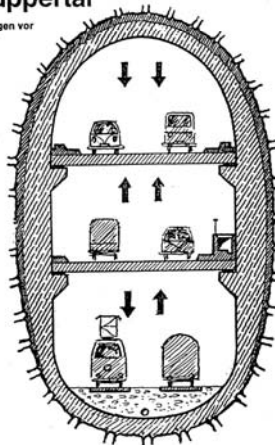
Planskizzen für die zukünftige Nord-Süd-Verbindung liegen vor



Von einem 90 Meter hohen Pfeiler wird die zwei- oder dreistöckige Brücke getragen. Unter führt die Eisenbahn, darüber die Autos.



25 Meter hoch müßte ein dreigeschossiges Tunnelbauwerk werden. Die Breite liegt bei nur 13 Metern.



Darstellung der geplanten Talbrücke der „Nord-Süd-Achse“ sowie Schema der dreistöckigen Tunnel unter Hardt und Uellendahl/Westfalenweg

Die Realisierung der Planung wurde aber in den folgenden Jahren nicht angefasst. Der Bau der Talstraße und der Parallelstrecken hatte Vorrang. In der Verkehrsplanung allerdings blieb der Abstieg Bendahl immer ein wichtiges Projekt, im 1965 beschlossenen Flächennutzungsplan ebenso wie im Generalverkehrsplan von 1970. In den weit reichenden Vorschlägen des Generalverkehrsplans erhielt der Abstieg nun sogar eine überregionale Bedeutung, da sich hier die "Südhangschnellstraße" und eine neue "Nord-Süd-Achse" kreuzen sollten. Die "Südhangschnellstraße" ersetzte auf neuer Trasse mit vielen Tunnels und Brücken die früher geplante "Südliche Entlastungsstraße" parallel zum Tal vom Kiesbergertunnel bis nach Langerfeld. Die "Nord-Süd-Achse" kombinierte Schiene und Straße mit dem Ziel einer direkteren Anbindung Wuppertals an das mittlere Ruhrgebiet. Von der Gleiskurve in Velbert/ Neviges ausgehend führte die Trasse in Tunnels unter Uellendahl und Hardt sowie über eine große zweistöckige Talbrücke zur Ronsdorfer Straße, um hier die Straße über den Abstieg Bendahl mit dem Stadtstraßennetz zu verknüpfen. Parallel sollte die neue Eisenbahnstrecke in die Märkische Strecke einschleifen²². Der Abstieg Bendahl wäre damit zu einem der größten Verkehrsknoten der Stadt aufgestiegen.

Die "Nord-Süd-Achse" wurde zwar noch in mehreren von DB und Stadt in Auftrag gegebenen Untersuchungen weiter durchgeplant, dann jedoch bald wegen der immensen Kosten und der technischen sowie städtebaulichen Schwierigkeiten aufgegeben. Die Idee der "Südhangschnellstraße", deren Kosten auf etwa 500 Mio. DM geschätzt wurden, wurde immerhin mehrere Jahre diskutiert. Sie löste viele Proteste aus und wurde schließlich 1973/74 zumindest ab dem Abstieg Bendahl nach Osten aufgegeben. Der Abstieg Bendahl ist damit nach Überwindung dieser verkehrsplanerischen Hybris der verkehrsgerechten Stadt wieder auf seine ursprüngliche Funktion reduziert, zur Entlastung des Döppersbergs eine zusätzliche Verbindung zwischen Ronsdorfer Straße und Friedrich-Engels-Allee zu schaffen.

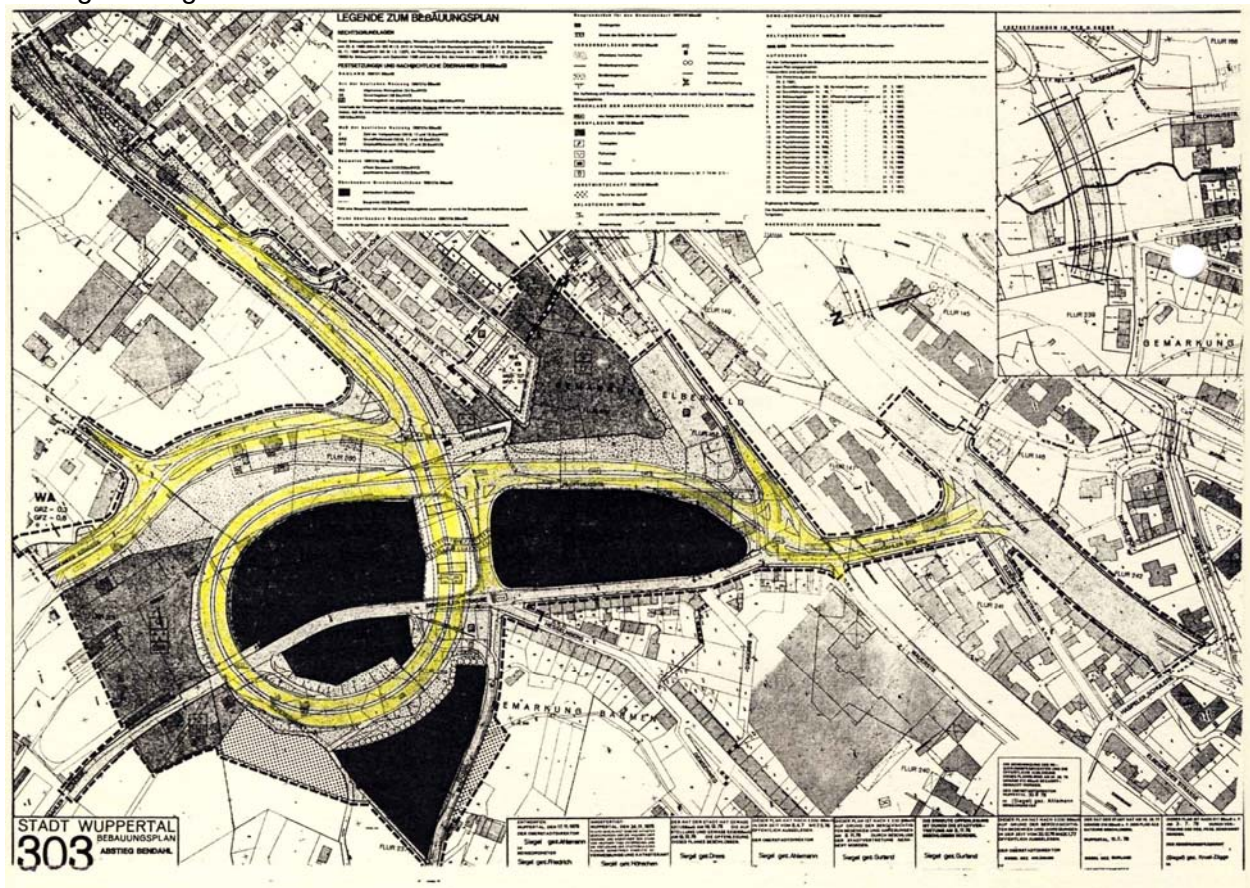
Nun allerdings wird an diesem Projekt wieder gearbeitet. Nach einer gemeinsamen Sitzung des Bau- und des Verkehrsausschusses im Oktober 1968 war die Verwaltung aufgefordert worden, für das Projekt Bendahl Pläne vorzulegen als Grundlage für eine abschließende Entscheidung des Rates²³. Der Ausbau der Ronsdorfer Straße wird im Dezember 1968 im Grundsatz beschlossen. Als 1970 hierfür die Aufstellung der erforderlichen Bebauungspläne beschlossen wird und die Verwaltung den Zusammenhang mit den großen Plänen für "Südhangschnellstraße" und "Nord-Süd-Achse" vorgetragen hat, beauftragt der Planungsausschuss die Verwaltung am 7. Oktober 1970 einstimmig damit, "einen Bebauungsplan für das Gebiet an der Ronsdorfer Platte aufzustellen, der eine baldmögliche Herstellung der Ebene in diesem Kreuzungsbereich, die die Verteilerfunktionen und damit den Abstieg in das Tal aufnimmt, ermöglicht"²⁴.

²² Vgl. Generalverkehrsplan Stadt Wuppertal, Bd. 4, S. 12 f.

²³ Vgl. die Niederschrift über die gemeinsame Sitzung von Bau- und Verkehrsausschuss am 8.10.1968.

²⁴ Vgl. die Niederschrift über die Sitzung des Planungsausschusses am 7.10.1968.

Zunächst allerdings kommen die Planungsüberlegungen nicht recht voran wegen der Diskussion über "Südhangschnellstraße" und "Nord-Süd-Achse". 1973/74 ist dann der Entscheidungsprozeß - wie bereits erwähnt - weitgehend mit einem Verzicht auf diese beiden Projekte geklärt. Nun sorgt der Landschaftsverband Rheinland für neuen Schub, als er im Mai 1973 deutlich macht, dass eine Bezuschussung des Ausbaus der Ronsdorfer Straße nur möglich sei, wenn auch der Abstieg Bendahl geplant und von der Stadt beschlossen werde. Bereits am 4. Juni 1973 beschließt daraufhin der Rat im Grundsatz den Bau des Abstiegs Bendahl - übrigens zum dritten Mal seit 1947. Die Kosten werden inzwischen auf 30,2 Mio. DM geschätzt. Ein Jahr später, am 1. Juli 1974, wird dann auch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 303 - Verkehrsknoten Bendahl - vom Rat beschlossen. Die Ausarbeitung des Bebauungsplans bereitet keine besonderen Schwierigkeiten. Im Rahmen der Offenen Planung diskutieren am 21. Februar 1975 etwa 200 interessierte Bürger in den Kaufmännischen Schulen die Planung, ohne dass ein grundsätzlicher Widerspruch artikuliert wird, so sehr überzeugten die verkehrlichen Vorteile des Projekts²⁵. Während der Offenlegung gehen 18 Bedenken und Anregungen ein, davon allein 8 von betroffenen Firmen, deren Behandlung eine erneute Offenlegung erfordert. Am 10. Oktober 1977 fasst der Rat dann aber einstimmig den Satzungsbeschluss und am 1. September 1979 wird der Bebauungsplan 303 nach der Genehmigung durch den Regierungspräsidenten rechtskräftig. In den folgenden Jahren entstehen daraus kostenträchtige Ansprüche betroffener Grundstückseigentümer auf Übernahme und Ankauf durch die Stadt, die teilweise auch geltend gemacht werden²⁶.



Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau des Abstiegs Bendahl sind nun geschaffen. Auch die ersten finanziellen Voraussetzungen für den Bau werden vom Rat vorgesehen

²⁵ Vgl. den Bericht im General-Anzeiger vom 24.2.1975.

²⁶ So muss z.B. 1982 das Grundstück der Firma Berger für 2,2 Mio. DM erworben werden; die Firma verlagert damit ihren Betrieb nach Düsseldorf. Von der Post müssen Tennisplätze erworben werden, die dafür an anderer Stelle noch Ersatzgrundstücke verlangt. Insgesamt werden nach einer Zusammenstellung des Tiefbauamtes vom 17.2.1984 fast 3,3 Mio. DM für Grunderwerb ausgegeben.

durch Aufnahme des Projekts in die mittelfristige Investitionsplanung der Stadt. 1982 werden die Kosten für das Projekt bereits auf 56 Mio. DM geschätzt. Inzwischen ist im Juni 1977 auch bereits mit dem Ausbau der Ronsdorfer Straße begonnen worden, zwei Jahre eher als ursprünglich geplant, weil der Landschaftsverband die Zuschüsse bereitstellte. Im Juni 1982 wird der großzügige vierspurige Ausbau bis zur Kronprinzenallee, dem vorgesehenen Anschluss an das Projekt Bendahl, fertig gestellt. Nach der Saison 1980 wird schließlich noch das städtische Freibad Bendahl endgültig geschlossen²⁷.

Am Schicksal des Freibades entzündet sich dann allerdings ein wachsender Protest der Bürger rund ums Bendahl. Das Näherrücken des möglichen tatsächlichen Baus des Abstiegs mobilisiert zugleich auch zunehmenden Widerstand gegen dieses Projekt. Die bisherigen Proteste werden in der im Juni 1981 gegründeten "Interessengemeinschaft Bendahl" unter dem rührigen Vorsitzenden Hornig gebündelt. Die IGB kämpfte für den Erhalt des Freibades und gegen den Abstieg Bendahl. Als das Bad geschlossen bleibt, wird von ihr die Idee des Bürgerparks entwickelt, den die Mitglieder anstelle des Bades selber anlegen und pflegen wollen - und selbstverständlich nicht unter den Brückenbogen eines Abstiegs Bendahl. Es gelingt ihr, in der Bezirksvertretung und in den Ratsfraktionen Unterstützung für die Idee des Bürgerparks zu gewinnen und die Zweifel am Sinn eines Abstiegs Bendahl zu verstärken. Das Projekt Bendahl wird 1981 vom Rat zunächst wieder aus dem Investitionsprogramm gestrichen. Der Verkehrsausschuss beauftragt daraufhin am 24. Juni 1981 die Verwaltung zu untersuchen, welche Auswirkungen der Fortfall des Projekts auf das Verkehrsnetz haben würde. Und am 8. Februar 1982 beschließt der Rat, bis zur endgültigen Entscheidung über den Abstieg Bendahl auf den Flächen des ehemaligen Freibades eine Grün- und Freizeitanlage herzurichten, an deren Planung und Gestaltung die Interessengemeinschaft Bendahl beteiligt werden soll²⁸.

In Verwaltung und Rat sind die Meinungen über das Projekt weiterhin geteilt. Im vom Verkehrsausschuss angeforderten Gutachten, wie immer von der IVV erstellt, wird nach wie vor betont, dass der Abstieg Bendahl zur Verkehrsentslastung des Döppersbergs sowie der hoch belasteten Straßen der Südstadt wichtig ist und als wesentlicher Netzbestandteil zur Herstellung der Verbindung zwischen Talsohle und den südlichen Stadtteilen beibehalten werden sollte²⁹. Die Untersuchung wird am 17. Mai 1982 dem Rat vorgelegt. Die Diskussion Für und Wider den Abstieg wird noch zwei Jahre weitergeführt. Am 30. Oktober 1984 schließlich beschließt der Rat auf Antrag von SPD und CDU, ebenso einstimmig wie alle vorherigen Beschlüsse: "Der Abstieg Bendahl wird nicht gebaut. Entgegenstehende Planungen sollen nicht weiter verfolgt werden".

Der Beschluss ist klar, das Projekt "gestorben". Aber für so ganz tot wird es von vielen offenbar nicht gehalten, denn in der Folgezeit mangelt es nicht an Wiederbelebungsversuchen. So fordert die Industrie- und Handelskammer die Weiterführung der Planung, zumindest aber ein Offenhalten für eine etwaige spätere Realisierung. Die Suche nach Alternativlösungen für eine Entlastung von Südstadt oder Döppersberg endete meistens wieder bei einem Abstieg Bendahl. Es werden abgespeckte Alternativen, zum Teil in Tunnel geführt, erarbeitet. Eine solche Lösung wird z.B. im November 1986 von Studenten der Bergischen Universität als Diplomarbeit vorgelegt. Die Verwaltung zögert lange, den Bebauungsplan Nr. 303 aufzuheben oder einen neuen Bebauungsplan aufzustellen, obwohl insbesondere die Bezirksvertretung Barmen auf entsprechende Konsequenzen drängte. Erst am 22. Juni 1987 wird der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 862 gefasst, der allerdings nur die verbliebenen Nutzungskonflikte zwischen Tennis, Grünanlage, Wasserfreunde-Bad klären soll und eine Spatlösung des Abstiegs zunächst nicht grundsätzlich ausschließt. Erst eine Intervention der SPD-Fraktion, die im Novem-

²⁷ Noch im März 1973 hatte der Rat im Grundsatz die Modernisierung des Bades beschlossen mit Kosten von etwa 2 Mio. DM. Zuvor war ein Neubau des Freibades auf der benachbarten Anhöhe Schuwanstr./Dausendbusch untersucht, aber wegen der schwierigen Verkehrsanbindung fallen gelassen worden.

²⁸ Ab Juni 1983 wurde das Becken verfüllt und der Park mit viel Engagement von den Mitgliedern der Interessengemeinschaft angelegt. Am 5.7.1986 wird er offiziell von der OB Ursula Kraus eingeweiht.

²⁹ Vgl. Untersuchungen von Straßennetzalternativen in der Elberfelder Südstadt (verkehrliche Bedeutung des Projekts Bendahl). IVV Aachen Dez. 1981.

ber 1990 in einem Schreiben an Oberstadtdirektor Dr. Cornelius eine dienstrechtliche Überprüfung wegen des nicht erfüllten Ratsauftrages von 1984 zur Entwicklung eines neuen Konzeptes für das Plangebiet androht, veranlasst die Vorlage eines Aufhebungsbeschlusses für den Bebauungsplan Nr. 303, den der Rat am 25.2.1991 beschließt.

Dieser Beschluss markiert damit das - vorläufige ? - Ende der unendlichen Geschichte um den Abstieg Bendahl.

VI. Die Talstraße wird „zurück gebaut“

1. Die Stilllegung des Straßenbahn und erste Planungen

Am 26. September 1983 beschließt der Rat die "Neue Konzeption für den öffentlichen Personennahverkehr in Wuppertal"³⁰, die von der Verwaltung 1981 vorgelegt worden war. Im Kern ging es dabei um die stufenweise Stilllegung der Straßenbahn und die Organisation eines erweiterten Busliniennetzes. Zwei Jahre war eine heftige Debatte geführt worden, in der die Befürworter der Straßenbahn den Ausbau des umweltfreundlichen Verkehrsmittels forderten, während die andere Seite den Ausbau für städtebaulich nicht vertretbar und nicht finanzierbar hielt und deshalb die Stilllegung des größten Verlustbringers der Verkehrsbetriebe aus wirtschaftlichen Gründen als unvermeidbar ansah. Der Beschluss zur Stilllegung der Straßenbahn wurde schließlich mit einer Mehrheit von 55 zu 9 Stimmen gefasst.

Dieser Beschluss beendet einen Prozess, der bereits 1952 mit der Stilllegung der Straßenbahnlinien nach Velbert/Essen begann. Im 1970 vorgelegten Generalverkehrsplan wird konsequenterweise dann auch die Stilllegung des verbliebenen Straßenbahnnetzes vorgeschlagen, vorerst jedoch nicht vom Rat beschlossen. 1976 wird die inzwischen vorliegende Fortschreibung des Generalverkehrsplans, die wiederum von einer Stilllegung der Straßenbahn ausgeht, im Rat diskutiert. Verwaltung und WSW begründen in einer eigenen Vorlage den Stilllegungsvorschlag. Er wird am 17. Mai 1976 vom Rat abgelehnt.

Bereits ein Jahr später flammt die Diskussion erneut auf. Anlass ist der Ausbau der Düsseldorfer Straße. Es geht um die Frage, ob die Straße mit oder ohne Straßenbahngleise ausgebaut werden soll. Die Verwaltung vertritt den Standpunkt, dass angesichts der zumindest langfristig angestrebten Stilllegung auf den teuren Ausbau mit Straßenbahngleisen verzichtet werden sollte, wenigstens dieser Streckenabschnitt bereits vorab stillgelegt werden soll. Dies wird von der Ratsmehrheit (SPD und CDU gegen die Stimmen der F.D.P.) abgelehnt³¹. Die Straße, fertig gestellt bis November 1978, wird mit Straßenbahn ausgebaut. OStD Dr. Rolf Krumsiek soll daraufhin nach einem im Rathaus umlaufenden Ondit seinem Fahrer die strikte Anweisung gegeben haben, nicht mehr mit ihm über die Düsseldorfer Straße zu fahren, weil er sich dann zu sehr ärgern müsse.

Die Straßenbahnfrage steht allerdings wenig später im Zusammenhang mit dem am 18. März 1978 abgeschlossenen Durchführungsvertrag über den Bau der von den beteiligten Städten unter Federführung der Stadt Wuppertal mühsam erkämpften Ost-West-S-Bahn wieder in der Diskussion. Denn im engen Tal verlaufen geplante S-Bahn, Schwebebahn und Straßenbahn weitgehend parallel. Zumindest die Straßenbahn wird als konkurrierende Verkehrslinie angesehen, zu deren Einstellung sich die beteiligten Kommunen vertraglich verpflichtet hatten. In der Verwaltung wird eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die gemeinsam mit den WSW die "Neue Konzeption für den öffentlichen Personennahverkehr in Wuppertal" erarbeitet und 1981 dem Rat vorlegt. Angesichts des hohen Defizits dieses Verkehrsmittels und der daraus errechneten hohen Einsparungspotentiale wird erneut die Stilllegung empfohlen und nun - wie dargestellt - beschlossen. Dabei ist daran zu erinnern, dass die Straßenbahn-Debatte vor dem Hintergrund eines ab 1981 ausgewiesenen erheblichen Defizits im städtischen Haushalt geführt werden

³⁰ Vgl. Drucksache Nr. 287/81.

³¹ Vgl. Bericht in der NRZ vom 8.6.1977

musste mit einschneidenden Sparmaßnahmen, mit denen erst Mitte der 80er Jahre eine Konsolidierung des Haushalts erreicht werden konnte. Damit ist ein jahrzehntelanger Schwebestand abgeschlossen, in dem zwar mehrmals die Stilllegung abgelehnt, aber auch kein Ausbau dieses Verkehrsmittels beschlossen wurde, so dass am Ende nur noch eine Entscheidung möglich war.

Zur Begleitung der Durchführung der zur Vorbereitung der Stilllegung vorgesehenen Maßnahmen wurde eine Kommission des Rates eingerichtet. In der Folge wird das Ursprungskonzept durch eine Reihe unkoordinierter Einzelentscheidungen stark verwässert. Nach der endgültigen Stilllegung der Straßenbahn, die am 30. Mai 1987 ihre letzte Fahrt antritt, ist so das Leistungsangebot zwar deutlich erweitert worden³², wird von den Wuppertalern jedoch kaum mehr positiv aufgenommen. Nach Abschluss der Stilllegungsmaßnahmen werden an der ehemaligen Straßenbahntrasse nur die zur Einrichtung der neuen Buslinien notwendige Umbaumaßnahmen durchgeführt. So entstehen 1987 insbesondere am Döppersberg und am Alten Markt darauf Busspuren und Haltestellen.

Der historische Beschluss zur Stilllegung der Straßenbahn ist gefasst; Vorstellungen darüber, wie jetzt die freiwerdende Trasse zwischen den Fahrbahnen der Talstraße genutzt und gestaltet werden soll, bestehen allerdings nicht. Bis zur endgültigen Stilllegung sind es zwar noch einige Jahre, und erst allmählich beginnt die Diskussion über die Folgen und vielleicht Chancen dieses Beschlusses trotz der in diesen Jahren alles überschattenden düsteren Haushaltslage. Zunächst ist einfach nur an eine Begrünung, verbunden vielleicht mit der Anlage von Radwegen gedacht, keineswegs an einen teuren Umbau der gesamten Straße. Am 22. August 1984 beauftragt die "ÖPNV-Kommission" die Verwaltung, Pläne für die Umgestaltung der B 7 vorzubereiten.

Unter Federführung des Stadtplanungsamtes (Abteilung Verkehrsplanung) wird eine Arbeitsgruppe gebildet zur Erarbeitung der Planungen. Die Vorgaben sind entsprechend den bisherigen Überlegungen und angesichts der Haushaltssituation eng begrenzt. Nicht der große Wurf steht zur Debatte, sondern der kostengünstige Umbau mit dem Ziel, mit möglichst sparsamen Maßnahmen Verbesserungen für den ÖPNV und die städtebauliche Gestaltung der Straße zu erreichen. So sah das Grundkonzept vor, den ganzen Straßenzug als Allee zu gestalten, die ehemalige Straßenbahntrasse zu begrünen und dort auch einen Radweg anzulegen. Für die Berliner Straße in Oberbarmen wurde die Planung detailliert ausgearbeitet. Es wurde ein Konzept entwickelt, bei dem die Fahrbahnen ohne Änderung des teuren Entwässerungssystems auf die Straßenbahntrasse verschoben wurden unter Beibehaltung eines Grünstreifens in der Mitte. Der so gewonnene bisherige Straßenraum konnte zur Anlage von Radwegen, Parkstreifen und breiteren Gehwegen mit neuen Gestaltungsmöglichkeiten genutzt werden.

Im Verlaufe des Jahres 1985 kommt aber eine neue Dynamik in die Planung, die die etwas zaghaften Ansätze der Verwaltung schnell überholt. Das Land kündigt an, den stadtverträglichen Umbau von Hauptverkehrsstraßen mit Zuschüssen fördern zu wollen. Nach ersten Gesprächen im zuständigen Ministerium für Städtebau, Wohnen und Verkehr (MSWV) zeichnet sich ab, dass das Land bereit sein könnte, unter der Zielsetzung der Rückgewinnung von neuen städtebaulichen Qualitäten den möglichen Umbau der Talstraße mit bis zu 90 % Zuschuss mitzufinanzieren³³. Nun bricht unter Stadtverordneten und Verwaltung Planungseuphorie aus. In Verwaltung und Rat erhalten die Planungsvorstellungen eine neue Dimension; die Arbeiten an "Sparlösungen" werden eingestellt. Die gesamte Talstraße müsse einen Alleecharakter gewinnen; in der Talachse müsse die Dominanz des Kraftfahrzeugverkehrs zugunsten anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere aber auch des ÖPNV zurückgedrängt werden; die breite Talstraße müsse städtebaulich besser integriert werden, um die trennende Wirkung abzubauen, so lauten jetzt die Forderungen. Der Begriff vom "Rückbau" der B 7 kommt auf. Jetzt soll die ge-

³² Vgl. Drs. des Dez. VII vom 29.1.1987.

³³ Die entsprechende Förderrichtlinie 'Grundsätze zur besseren Integration von Stadterneuerung und Stadtverkehr' gelten ab 17.3.1988, veröffentlicht im Ministerialblatt NW vom 22.6.1988.

samte Talstraße zwischen Berliner Platz und Robert-Dauen-Platz grundlegend umgestaltet werden, um die Folgen der breiten Verkehrsader nachträglich zu beseitigen und der Talachse Attraktivität zurückzugeben. Zum zweiten Mal avanciert die Talstraße zum größten Planungs- und Umbauvorhaben der Stadt. Mit Hilfe eines Wettbewerbs sollen nun die neuen Ideen zur Umgestaltung gewonnen werden.

2. Der Wettbewerb 1986

Diese großzügigen Planungsvorstellungen zur grundlegenden Umgestaltung eines bisher "geichtslosen Verkehrsbandes"³⁴ werden zum ersten Mal im August 1985 öffentlich in der Kommission für Stadterneuerung, Denkmalschutz und Denkmalpflege zur Debatte gestellt und mit großer Zustimmung begrüßt. Ein Jahrhundertbauwerk scheint in Sicht zu sein!

Jetzt waren denn auch nicht mehr die Fachleute aus der eigenen Verwaltung gefragt, ein neuer großer Wettbewerb sollte die neuen Ideen liefern - zumal auch dieser großzügig bezuschusst werden würde. Bereits am 16. Dezember 1985 beschließt der Rat die Durchführung eines Gutachterwettbewerbs, nachdem auf Vorschlag des Düsseldorfer Städtebauministeriums auf einen offenen Wettbewerb verzichtet wurde. Zur Teilnahme sollten vier Gutachter aufgefordert werden, wobei erwartet wurde, dass jeweils Verkehrsplaner, Architekten und Landschaftsplaner als Team zusammenarbeiten würden. Ihre Aufgabe war es, neue Gestaltungsvorschläge für den Straßenzug zu entwickeln bei Aufrechterhaltung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit, unter vorrangiger Abwicklung des ÖPNV, der Einplanung von Radwegen sowie einer Begrünung mit Alleecharakter³⁵. Für den Wettbewerb standen 200.000 DM zur Verfügung, zu 80 % vom Land bezuschusst. Zur Teilnahme werden aufgefordert:

- Prof. Dipl.-Ing. Arch. Wolfgang Rathke, Wuppertal,
- die Arch. Eichenauer, von Winning, Streichert, München,
- Prof. Dipl.-Ing. Ulrich Bangert, Bochum,
- das Büro Tchorz & Tchorz, Köln.
-

Am 2. Oktober 1986 werden die eingereichten Vorschläge von der Bewertungskommission, zu der unter Vorsitz des Baudezernenten Reinhard Stern 12 Preisrichter zusammenkommen, beurteilt. Wichtige Beurteilungskriterien sind³⁶:

- die städtebauliche Gestaltung mit dem Rhythmus der Straße, der Raumgliederung und der Linienführung des Großgrüns, wobei nicht die Einheitlichkeit der Streckengestaltung angestrebt werden soll, da die gesamte Strecke wohl kaum als "Identifikationsband" wahrgenommen werden könne;
- die Berücksichtigung der Anforderungen von ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger und des Stellplatzbedarfs;
- das mögliche Geschwindigkeitsniveau der Straße mit dem Ziel einer möglichen Minderung der Emissionen, ein Punkt, auf den das Land besonderen Wert legt; sowie
- die Gestaltungsvorschläge der verschiedenen Einzelbereiche und die Anordnung von Grünflächen.

Die vorgelegten vier Entwürfe setzen durchaus unterschiedliche Schwerpunkte mit interessanten Vorschlägen für einzelne Bereiche. Der Entwurf von **Prof. Bangert** betont in starkem Maße die Funktionsfähigkeit der Straße für die Abwicklung des Verkehrs. Im Gegensatz dazu engen von **Winning/Streichert/Eichenauer** die Fahrbahnen ein, um zusammen mit gestalterischen Maßnahmen vor allem das Geschwindigkeitsniveau zu bremsen und den anderen Verkehrsteilnehmern Raum zu gewähren. In dem Vorschlag von **Tchorz & Tchorz** dominiert die durchgehende Gestaltung, verbunden mit kostengünstigen Umbaumaßnahmen. Gute Lösungen für den Umbau des Berliner Platzes sowie die Idee der Verschwenkung der B 7 - am Diedenhofener

³⁴ Vom Vorsitzenden der Kommission, Jürgen Specht, zitiert aus dem Prognos-Gutachten von 1969. Bericht im General-Anzeiger vom 15.8.1985.

³⁵ Vgl. 'Gutachterwettbewerb zur Umgestaltung der Bundesstraße 7 zwischen Berliner Platz und Robert-Daum-Platz', Papier des Amtes 61.

³⁶ Vgl. Bericht über die am 2.10.1986 stattgefundene Sitzung der Bewertungskommission.

Steg auf den Straßenzug Am Clef/Winklerstr. und mit einem Tunnel unter dem Engelsgarten wieder zurück zur Friedrich-Engels-Allee -, um so eine ausgedehnte Grün- und Fußgängerzone entlang der Wupper vom Engelsgarten bis zum Barmer Zentrum mit Platz für einen neuen Busbahnhof zu schaffen, heben diesen Entwurf hervor. Bei **Prof. Rathke** werden besonders ausführlich die angrenzenden Bereiche einbezogen, in verschiedenen Vorschlägen die städtebauliche Gestaltung in den Vordergrund gestellt, so z.B. die Neugestaltung des Bereiches mit Schauspielhaus und einem neuen Schwebebahnhof Kluse sowie die Idee der Schaffung einer Auenlandschaft an der Wupper zwischen Ohligsmühle und Robert-Daum-Platz.

Die Bewertungskommission empfiehlt nach intensiver Diskussion der vier Entwürfe, die weitere Bearbeitung auf der Grundlage des **Entwurfs von Tchorz & Tchorz** durchzuführen, wobei Einzelvorschläge aus den anderen Entwürfen einbezogen werden sollen. Unbefriedigend bleiben nach Ansicht der Kommission vor allem die Vorschläge für die zukünftige Gestaltung der Knotenpunkte Döppersberg und Robert-Daum-Platz, so dass für diese Bereiche weitere Gutachten vorgeschlagen werden. Nachdem der Vertreter des Städtebauministeriums die Möglichkeit einer Bezuschussung eines ersten Teilabschnitts noch in 1987 in Aussicht stellte, wird von der Kommission empfohlen, hierfür die Berliner Straße mit Berliner Platz vorzusehen, da für diesen Bereich relativ kurzfristig die konkreten Planungen erarbeitet werden könnten.

3. Der Rahmenplan

Nach Abschluss des Wettbewerbs werden die vier Entwürfe für zwei Wochen im Foyer des Rathauses ausgestellt. Zur Abstimmung innerhalb der Verwaltung wird auf Drängen der bisher nicht beteiligten Dezernate eine Arbeitsgruppe eingerichtet. Von einigen Teilen der Verwaltung werden durchaus auch Vorteile in dem konsequent auf Zurückdrängung und Verlangsamung des Verkehrs ausgerichteten Entwurf von von Winning gesehen. Zunächst aber werden in einem Spitzengespräch am 22. Januar 1987 zwischen OStD Dr. Richter und Prof. Karl Ganzer als Vertreter des Städtebauministeriums neue Maßstäbe gesetzt. Prof. Ganzer macht klar, dass eine finanzielle Förderung des Landes nur in Frage kommen könne, wenn in dem zu erarbeitenden Rahmenplan Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung, schmalere Fahrbahnen, Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV und eine durchgehende Begrünung als wesentliche Planungsziele vorgegeben werden³⁷. Der Umbau der B 7 gewinnt für das Land den Charakter eines Modellvorhabens für den Rückbau von städtischen Hauptverkehrsstraßen. Vorschläge aus dem Entwurf der Gruppe von Winning erhalten damit weiter an Gewicht. Die Verwaltung akzeptiert die von Prof. Ganzer gesetzten Rahmenbedingungen und sagt zu, auf dieser Grundlage kurzfristig die dem Rahmenplan vorzugebenden Ziele zu formulieren. Vereinbart werden des weiteren Verfahren und Termine für die Beantragung der Zuschüsse für die weiteren Planungen sowie den ersten Bauabschnitt.

Die Zielvorgaben für die Erarbeitung des Rahmenplans werden nun im Eilverfahren formuliert, abgestimmt und bereits am 4. März 1987 im Planungsausschuss behandelt und einstimmig beschlossen³⁸. Auf drei Seiten werden detaillierte Vorgaben gesetzt, die nun hinsichtlich der städtebaulichen Anforderungen und der Bevorzugung von ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger sehr viel deutlicher sind als die Wettbewerbsvorgaben oder auch die Beurteilungskriterien der Bewertungskommission. Auch eine Verringerung der Spurbreiten wird vorgegeben. Der Planungsausschuss beschließt die Zielsetzungen einstimmig. Der Rat beschließt am 30.3.1987.

Das Büro Tchorz & Tchorz erhielt nun den Auftrag, auf der Grundlage ihres Wettbewerbsentwurfs unter Berücksichtigung des neuen Zielkatalogs für den Bereich Berliner Platz und Brändströmstr. die Entwurfsplanung kurzfristig bis September 1987 und für den übrigen Teil der Talstraße den Rahmenplan zu erarbeiten, wobei insbesondere die Lösungen für den Alten Markt konkretisiert und für den Döppersberg grundsätzlich überarbeitet werden sollten.

Bereits im Juni wird der Teilrahmenplan für den vorgesehenen ersten Bauabschnitt vorgelegt.

³⁷ Vgl. Vermerk über das Gespräch vom 22.1.1987.

³⁸ Vgl. Drs.Nr. 1629/87: Erarbeitung eines Rahmenplans für die Umgestaltung der B 7.

Erst jetzt wird insbesondere der Öffentlichkeit die veränderte Planung deutlich. Die Diskussion entzündet sich an den schmaleren Fahrspuren mit 3 m für die rechte und 2,75 m für die linke Spur als Kern der Zielsetzung, den Individualverkehr auf der B 7 zu verlangsamen und Verkehrsraum für andere Verkehrsteilnehmer zurück zu gewinnen. Die aufgeschreckte Autofahrer-Lobby sieht nun die Hauptverkehrsachse der Stadt bedroht durch ständige Staus, da haltende LKW, Müllwagen und Busse von Lastern mit einer Breite von über 3 m nicht mehr überholt werden könnten, Fahrten von Feuerwehr und Rettungswagen würden behindert, die Zahl der Unfälle erhöht. Ihren Höhepunkt erreicht die Kampagne mit einer Demonstrationsfahrt von LKW, organisiert von der Berufs-Kraftfahrer-Vereinigung, die am 15. August 1987 ein mittleres Verkehrschaos verursachten³⁹.

Die Bezirksvertretung Oberbarmen und der Planungsausschuss stimmten allerdings der Planung zu. Nur im Verkehrsausschuss wurden sie am 10. Juli nach einer hitzigen Debatte um haaresbreite abgelehnt. CDU und F.D.P. wollten nicht dafür haftbar gemacht werden, wenn sich nach dem Umbau herausstellen sollte, dass entgegen den Aussagen der Experten die Fahrspuren doch zu schmal seien und der Verkehr ständig zusammenbreche. Damit gab es keine Mehrheit mehr. Der Hinweis der Verwaltung auf die dann entfallende Förderung durch das Land förderte allerdings die Kompromissbereitschaft. In einer hastig eingelegten Beratungspause wurde dann ausgehandelt, dass der bisher vorgeschlagene Sicherheitsstreifen von 0,25 m auf 0,5 m verbreitert werden sollte. Das Straßenprofil erhielt damit eine tatsächliche Breite von 6,50 m je Fahrbahn, die Verengung beruhte mithin im Wesentlichen nur noch auf dem optischen Erscheinungsbild der Straße. Nun stimmten zwar die Grünen dagegen, die große Mehrheit aber konnte zustimmen. Der Fortgang der Planung für den ersten Bauabschnitt war mit Mühe gesichert.

Der Streit um die Fahrbahnbreite war damit allerdings noch nicht zu Ende. Die F.D.P., über einflussreiche Mitglieder dem Kraftfahrergewerbe eng verbunden, beantragte im November nochmals, ein Teilstück der B 7 entsprechend der vorgesehenen Verengung zu markieren, um vor dem endgültigen Umbau eine Testphase vorzuschalten; sie "hält die geplanten Spurbreiten für zu eng, daher verkehrsgefährdend und gefährlich"⁴⁰. Die Verwaltung wiederum hält eine solche provisorische Fahrbahnmarkierung für nicht sinnvoll und notwendig, weil es in Wuppertal durchaus Straßen mit ähnlich schmalen Fahrspuren gebe und weil die vorgesehene Verengung Teil eines Gesamtverkehrskonzeptes mit neuer verkehrspolitischer Zielsetzung sei, deren punktuelle Überprüfung kaum aussagefähige Ergebnisse für den gesamten Straßenzug bringen könne. Planungsausschuss und Verkehrsausschuss lehnen denn im Dezember auch den Antrag ab. Eine erneute Demonstrationsfahrt der Brummi-Fahrer am 23. Januar 1988 über die Talstraße änderte die Beschlusslage nicht mehr⁴¹. Es blieb bei der schmaleren Spurbreite mit verbreiterten Sicherheitsstreifen.

Inzwischen war nach der endgültigen Einstellung des Straßenbahnbetriebs am 30. Mai 1987 ein neues Problem aufgetaucht: die Trasse wurde schnell von den Autofahrern als Parkplatz okkupiert. Dies "wilde" Parken brachte wiederum die Parteien auf den Plan. Die CDU beantragte die Herrichtung der Trasse insbesondere in der Nähe der Stadtzentren zu Parkplätzen⁴² und wurde dabei von der F.D.P. unterstützt. SPD und Grüne lehnten dieses Ansinnen ab, weil sie das Parken auf dem Mittelstreifen für gefährlich hielten und das Stadtbild beeinträchtigt sahen. Weil aber die Umgestaltung des größten Teils der Talstraße sich noch auf Jahre hinziehen werde, beantragten sie eine Begrünung der Trasse "mit einfachen Mitteln"⁴³. Beschlossen wurde am 25. Januar 1988 nach einer längeren Debatte im Rat, die Straßenbahntrasse für die Übergangszeit bis zum endgültigen Ausbau zu begrünen, während das Parken unterbunden werden soll. Die WSW, zum Rückbau und zur Rückgabe der Verkehrsfläche verpflichtet, verkaufte nun

³⁹ Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 17.8.1987.

⁴⁰ Vgl. Antrag der F.D.P. vom 3.11.1987: Umgestaltung der B 7 – 1. Bauphase.

⁴¹ Vgl. Bericht des General-Anzeigers vom 25.1.1988.

⁴² Vgl. Antrag der CDU zur Sitzung des Rates am 25.1.1988 Drs. Nr. 14/88.

⁴³ Vgl. Antrag der SPD zur Sitzung des Rates am 25.1.1988 Drs. Nr. 17/88.

Schienen und Schotter gegen Mutterboden und Begrünung. 1989 ist die ehemalige Straßenbahntrasse grün. Nur Bäume stehen vorsichtshalber nicht darauf.

Fehlende Parkplätze waren allerdings insbesondere in Barmen, das sich immer gegenüber Elberfeld zurückgesetzt fühlte - zumindest soweit es vom Bezirksverein Barmen-Mitte und seinem Vorsitzenden Frank Hielscher vertreten wird - seit langem ein Thema. Bereits zu Weihnachten 1986 meldet er sich wieder zu Wort, beklagt die ungerechte Mittelverteilung zugunsten Elberfelds und fordert den sofortigen Umbau der B 7 und die Anlage von Parkplätzen im Bereich der Höhne⁴⁴. Diese Forderung wird 1990 ergänzt um die Idee, zwischen Höhne und Wupper eine Tiefgarage anzulegen⁴⁵. Die CDU nimmt sich des Vorschlags an und beantragt am 29. April 1991 seine Prüfung. Die Verwaltung tut es und berichtet im Planungs- und im Verkehrsausschuss, dass das Projekt technisch schwierig zu realisieren und ausgesprochen teuer sein würde⁴⁶. Die Ausschüsse beauftragen trotzdem die Verwaltung, mit möglichen Investoren zu verhandeln. Im Januar 1992 berichtet die Verwaltung im Planungs- und Stadtentwicklungsausschuss, dass zwar kein Investor gefunden worden sei, dass sich aber der Bezirksverein Barmen-Mitte um die Finanzierungsmöglichkeiten kümmern wolle⁴⁷. Dabei ist allen Beteiligten klar, dass es für solch ein Projekt angesichts der erkennbaren Unrentierlichkeit keinen Investor geben wird. Im Ausschuss wird die Angelegenheit denn auch - zur Erleichterung der Verwaltung - mit dem Beschluss abgeschlossen, dass erst dann wieder über das Projekt berichtet werden solle, wenn ein Investor gefunden worden sei.

Anfang 1987 meldete sich auch die Post. Sie war jahrelang von der Stadt gedrängt worden, etwas an ihrem recht unschönen Gebäude an der Winklerstraße in Barmen zu tun und vor allem die Front zur Winklerstraße zu schließen. Sie plante jetzt den Umbau und eine Erweiterung, die von der Stadt in früheren Abstimmungsgesprächen wärmstens begrüßt und unterstützt worden war. Nun waren ihr neue Planungsvorstellungen der Stadt zu Ohren gekommen, nach denen im Rahmenplan eine Verschwenkung der B 7 zur Winklerstraße geplant werde mit einem Tunnel unter der Straße Fischertal mit oberirdischen Abbiegespuren. Dafür werde ein zusätzlicher Streifen ihres Grundstücks benötigt, so dass der von der Postreklame geplante Erweiterungsbau eines Büro- und Geschäftshauses dann so nicht mehr realisierbar und durch die notwendige Reduzierung der vermietbaren Flächen möglicherweise auch nicht mehr rentabel wäre. Zudem sah sie die Standortqualität durch die Planung so gemindert, dass sie die Vermietbarkeit nicht mehr für gewährleistet hielt. Da Mittel für diese Maßnahmen von der Post kurzfristig zu ihrer Haushaltsplanung anzumelden waren, wurde eine Entscheidung über die Planung an dieser Stelle dringend angemahnt. Daraus ergab sich für die Stadt eine peinliche Zwangslage: die Rahmenplanung war noch nicht abgeschlossen, Beschlüsse über die letztliche Ausgestaltung an diesem wichtigen Punkt der Gesamtkonzeption konnten dementsprechend auch nicht kurzfristig gefasst werden; angesichts der fehlenden Planungssicherheit sah sich die Post aber außerstande, den vorgesehenen Erweiterungsbau zu errichten, nur der Umbau könne realisiert werden⁴⁸. So muss die städtebaulich erwünschte Erweiterung zumindest vorerst der B 7 - Planung geopfert werden. Immerhin hat die Post eine Begrünung des Randstreifens und das Pflanzen von Bäumen an der Winklerstraße zugesagt.

Mitte 1988 wird vom Büro Tchorz & Tchorz der "Rahmenplan zur Umgestaltung der B 7 zwischen Brändströmstraße und Loher Straße sowie zwischen Pauluskirchstraße und Robert-Daum-Platz" fertig gestellt. Nach der Abstimmung in der Verwaltung und mit dem Städtebauministerium wird der Entwurf in der Sitzung des Planungsausschusses am 18. Januar 1989 vorgestellt. Die für den ersten Bauabschnitt an der Berliner Straße erarbeiteten Planungsgrundsätze einschließlich der verengten Fahrspuren werden im Rahmenplan übernommen. Herausra-

⁴⁴ Vgl. Schreiben des Bezirksvereins Barmen-Mitte vom 20.12.1986 an Verwaltung und Rat.

⁴⁵ Vgl. Bericht der Wuppertaler Rundschau vom 6.9.1990 über die Jahreshauptversammlung des Bezirksvereins Barmen-Mitte.

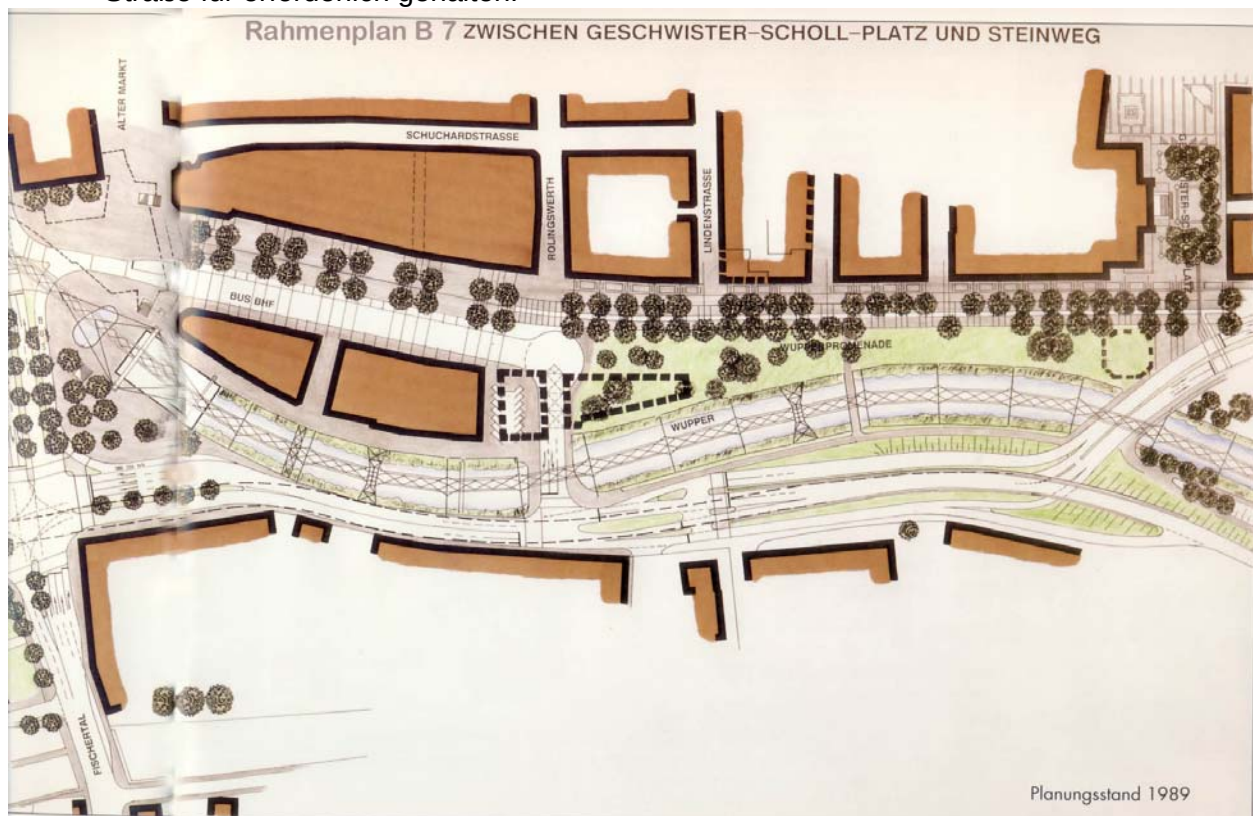
⁴⁶ Vgl. Drs. Nr. 2611/91: Planung einer Tiefgarage Höhne – Sachstandsbericht.

⁴⁷ Vgl. Drs. Nr. 2680/91: Planung einer Tiefgarage Höhne - Zweiter Sachstandsbericht.

⁴⁸ Vgl. Drs. „Umgestaltung der B 7 zwischen Brändströmstraße und Loher Platz – Erweiterung des Postgebäudes“ vom 27.1.1988. Der Umbau des Postgebäudes erfolgt dann ab Herbst 1989 bis 1992.

gende Punkte sind:

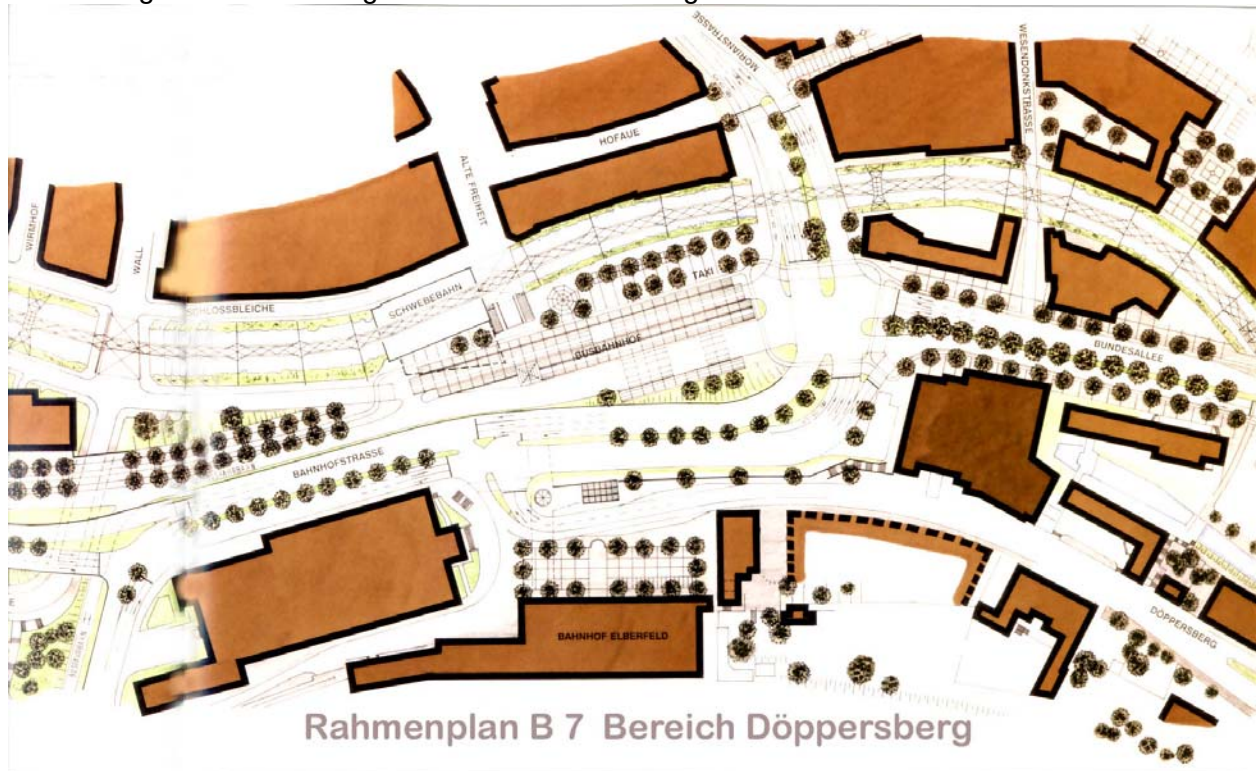
- Die Verschwenkung der B 7 ab Rudolf-Herzog-Straße über die Wupper auf den Straßenzug Am Clef/ Winklerstraße mit Tunnel unter der Straße Fischertal. Sie wird nach Westen auf der Wittensteinstraße weitergeführt und findet wieder Anschluss an die Friedrich-Engels-Allee im Bereich Wasserstraße. Mit dieser Lösung wird zwischen Opernhaus und Höhle viel Platz für einen neuen Busbahnhof, die Umgestaltung des Stadtplatzes Alter Markt und Begrünungsmaßnahmen geschaffen,
- Neben dem Schauspielhaus ist der Bau eines neuen Schwebebahnhofs Kluse dargestellt, eingerahmt von einem neu gestalteten Umfeld.
- Am Döppersberg soll die B 7 auf die Bahnhofstraße verschwenkt und über eine verbreiterte Bahnhof-/Südstraße vor Ohligsmühle wieder auf die Bundesallee münden. Damit wird Platz geschaffen für einen großen, glasüberdachten Busbahnhof am Döppersberg.
- Zwischen Ohligsmühle und Robert-Daum-Platz ist zwischen Wupper und Bundesallee anstelle der bisherigen Tankstelle und Parkplätze die Entwicklung einer grünen Wupperaue vorgeschlagen.
- Am Robert-Daum-Platz wird Raum für mehr Grün und Bäume geschaffen. Zur Lösung der Verkehrsprobleme wird der Bau eines Tunnels unter dem engen Abschnitt der Briller Straße für erforderlich gehalten.



Der Entwurf des Rahmenplans trifft bei den Fraktionen und in der Öffentlichkeit auf eine nahezu begeisterte Zustimmung⁴⁹. Die SPD sieht die Umgestaltung der B 7 als Herzstück eines Handlungsprogramms für die Stadtentwicklung - "Wuppertal 2000", wegweisend und vorbildhaft für die ganze Republik. Für die GRÜNEN ist es ein phantastischer Entwurf, auch wenn das eine oder andere Detail noch grüner sein könnte. Die CDU signalisiert breite Unterstützung. Die inzwischen auf über 250 Mio. DM gestiegene Kostenschätzung mindert die Begeisterung nur wenig. Auch der vorgesehene Abriss des "Köbo-Hauses" am Döppersberg erregt noch nicht die

⁴⁹ Vgl. die Berichte im General-Anzeiger vom 19.1.1989 und 25.1.1989 sowie der Wuppertaler Rundschau vom 2.2.1989

Gemüter⁵⁰. Nur die F.D.P. hält sich angesichts ihrer bisherigen Ablehnung der "Schmalspurstraße" und wegen der hohen Kosten zurück und plädiert für sparsamere Lösungen. Das ist aber bei der allgemeinen Stimmungslage "Bergisch Pepita"⁵¹. Es besteht die Erwartung, in drei Jahren beginnen und in längstens zehn Jahren den gesamten Umbau beenden zu können.



In der Beratung des Rahmenplans im Planungs- und im Verkehrsausschuss im Frühjahr 1989 werden von SPD einige Anregungen für das weitere Planungsverfahren eingebracht⁵². Die GRÜNEN möchten noch einige ihre Planungsutopien berücksichtigt sehen⁵³. Dann wird der Rahmenplan gegen die Stimmen der F.D.P. im Grundsatz beschlossen. Im Rat wird anschließend in der Sitzung am 22. Mai 1989 der Grundsatzbeschluss gefasst. Sozusagen als Nachtrag wurden allerdings in der folgenden Ratssitzung doch noch einige Nachbesserungen für die Planung am Döppersberg und in Barmen verlangt. So sollte nun, um die schwierigen Verkehrsbeziehungen in der Winklerstraße und das Stadtbild vor dem Barmer Bahnhof nicht zu sehr zu stören, der Tunnel unter der Kreuzung Fischertal möglichst bis zum Opernhaus geführt werden.

"Die schönste Straße der Republik"⁵⁴, wie sie schon etwas euphorisch bezeichnet wurde, konnte nun weiter durchgeplant werden. Aus einer bescheidenen 10-Millionen-Planung, als "Rennbahnbegrünung" abgewertet, wurde dank der hohen Landeszuschüsse ein 250-Millionen-Jahrhundertwerk entwickelt, mit dem Lebensraum und Lebensqualität in der Talsohle zurück gewonnen werden soll. Das Geld und die Vorgaben des Landes haben dabei den Planungs- und Entscheidungsprozeß in Wuppertal

⁵⁰ Im September 1989 konstatiert ein Gutachten akute Einsturzgefahr. Daraufhin wird das Gebäude sofort geräumt. Die Verwaltung schlägt wegen der hohen Instantsetzungskosten den Abriss vor. Der Landeskonservator erkennt dem Gebäude Denkmalwert zu und beantragt im August 1990 die Aufnahme in die Denkmalliste der Stadt. Der Streit über Wert und Unwert, Abriss oder Erhalt des Gebäudes beschäftigt Verwaltung und die Gremien des Rates die Jahre 1990 und 1991. Allein die Sicherung des Gebäudes verschlingt über 2,3 Mio. DM. Ende 1991 scheint ein Investor gefunden worden zu sein, der bereit ist, das Gebäude instantzusetzen, umzubauen und zu nutzen.

⁵¹ Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 13.4.1989.

⁵² Vgl. Antrag der SPD vom 17.4.1989, Drs. Nr. 2318/89

⁵³ Vgl. Antrag der GRÜNEN vom 12.4.1989, Drs. Nr. 1759/89. U.a. soll die B 7 südlich des Barmer Bahnhofs hinter die Gleise verlegt werden, um einen Stadtplatz zwischen Opernhaus und Bahnhof Barmen zu gewinnen. Des weiteren soll die B 7 hinter dem Schauspielhaus an der Wupper entlang geführt werden, um vor dem Schauspielhaus Platz für einen Park und Skulpturengarten zu schaffen.

⁵⁴ Vgl. Wuppertaler Rundschau vom 2.2.1989.

damit die Zeit der großen Millionen-Projekte - neben dem Umbau der B 7 der Bau des großen Entlastungssammlers, der Umbau des Stadions und die Renovierung der Stadthalle -, die die Investitionsplanung der Stadt in den 90er Jahren dominieren werden. Von der Stadterneuerung in kleinen Schritten, dem großen Planungsziel der 80er Jahre mit vielen kleinen Maßnahmen in zahlreichen Wohnumfeldprogrammen, ist nicht mehr die Rede. Die Programme laufen sang- und klanglos aus, weil dafür kein Geld und keine Planungskapazität mehr vorhanden sei, wohl auch, weil dafür nicht mehr das richtige Interesse bei Rat und Verwaltung besteht. Die Stadterneuerungspolitik wechselt von Klein auf Groß; große Vorzeigeprojekte sind wieder kommunalpolitisch attraktiver.

Aus- und Umbau der B 7 dokumentieren aber auch die unterschiedlichen Planungsphilosophien von der "verkehrsgerechten Stadt" bis zum "stadtverträglichen Verkehr". 1947 ist eine Gesamtbreite von 35 m mit Fahrbahnbreiten von je 10 m sowie Parkstreifen nahezu als das absolute Minimum verstanden worden, um den erwarteten Verkehr auf Dauer fließen zu lassen. Vorsichtshalber werden zusätzlich noch Parallelstrecken gebaut. Bis Ende der 60er Jahre veranlassen die ersten, noch kurzen Schlangen vor Ampeln die Stadtverordneten dazu, die Verwaltung mit Überlegungen zur Ausweitung der Verkehrsfläche zu beschäftigen. Ein Umbruch zeichnet sich in den 70er Jahren mit dem Beschluss über den Erhalt des historischen Teils der Friedrich-Engels-Allee ab. Die Verkehrsberuhigung - zunächst von Wohnstraßen - wird Schwerpunkt der Verkehrspolitik seit Anfang der 80er Jahre, das Wohnumfeld rückt in den Mittelpunkt der Betrachtung. Mit dem Rahmenplan wird nun der Rückbau der Hauptverkehrsstraße der Stadt mit Fahrbahnen von nur mehr 6,50 m eingeleitet, um so den längst überbordenden Verkehr noch zu bändigen. Gleichzeitig werden auch die Parallelstrecken verkehrsberuhigt (Hünefeldstr.) oder ganz "abgehängt" (Bredde).

4. Der Umbau

Die Realisierung des großen Projektes lief nun allerdings langsamer an als allseits erhofft. Zwar wurde inzwischen der erste Abschnitt in Oberbarmen gebaut, insgesamt flossen jedoch die vom Zuschussgeber großzügig bereitgestellten Mittel nicht schnell genug ab. Vor allem schien auch die nahtlose Weiterführung beim Bau der einzelnen Abschnitte gefährdet, weil z.B. auch die Stadt 1990 und 1991 keine weiteren Ausbaumittel in den Haushalt eingestellt hatte. Bei der Umsetzung drängte das Land deshalb auf Beschleunigung von Planung und Bau. Die Vorstellung, zunächst die "einfachen" Umbauabschnitte durchzuplanen und umzubauen, um so mehr Zeit für die umfangreichen Planungen der komplizierten Abschnitte Döppersberg und Alter Markt zu haben, wurde vom Städtebauministerium nicht akzeptiert, weil gerade diese Abschnitte Kernpunkte des gesamten Projekts seien⁵⁵.

Es wird daraufhin eine Lenkungsgruppe eingerichtet mit der Aufgabe, die Abstimmungsprozesse zwischen Stadt, Städtebauministerium, Regierungspräsidenten und Landschaftsverband zu beschleunigen. Sie kommt am 22. November 1990 zu ihrer ersten Sitzung zusammen⁵⁶. In einer gemeinsamen Sondersitzung von Planungs-, Stadtentwicklungs- und Bauausschuss am 2. Oktober 1990 werden weitere Beschleunigungsmaßnahmen verabredet, zumal Städtebauminister Christoph Zöpel nun sogar eine Förderung von 90 % in Aussicht stellt⁵⁷. So sollen u.a. 4 Mio. DM Planungsmittel bereitgestellt werden, um sofort die Planung des Abschnitts vom Geschwister-Scholl-Platz bis zur Loher Straße in Angriff nehmen zu können. Erforderlich sind vor allem die Tunnelstudie, Umweltverträglichkeitsuntersuchungen, Entwurfs- und Ausführungsplanungen sowie die Planungen für die Gestaltung der zukünftig verkehrsfreien Bereiche Höhne, Alter Markt und Friedrich-Engels-Allee bis zum Engelsgarten⁵⁸. Allerdings wird erst Anfang 1991 die Freigabe von ersten 400.000 DM für die Tunnelstudie und die Vergabe von Umweltverträglich-

⁵⁵ Vgl. Berichte im General-Anzeiger vom 31.8.1990 und 5.10.1990.

⁵⁶ Vgl. Drs. Nr. 862/90 zur gemeinsamen Sondersitzung von Planungs- und Stadtentwicklungsausschuss und Bauausschuss am 2.10.1990.

⁵⁷ Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 31.5.1990.

⁵⁸ Vgl. Drs. Nr. 888/90: Bereitstellung von Planungsmitteln für die Umgestaltung der B 7; beschlossen vom Rat am 26.11.1990.

keitsprüfungen beantragt⁵⁹. Zur Vorbereitung einer breiten Öffentlichkeitsarbeit wurde am 19. Januar 1991 vom Planungsausschuss die Erarbeitung einer Dokumentation "Umgestaltung der B 7/Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen" beschlossen⁶⁰.

Die Kosten des Vorhabens steigen mit den Ansprüchen im Verlaufe des Planungsprozesses um ein Vielfaches. Auslöser ist, darauf wurde bereits hingewiesen, die Aussicht auf hohe Zuschüsse. Für die sparsame Verwaltungsplanung waren einmal insgesamt 72 Mio. DM geschätzt worden. Die Wettbewerbsergebnisse ließen bereits erkennen, dass die neuen Ideen damit wohl nicht umsetzbar sein würden. Der Rahmenplan führte dann zu einer Kostengröße von 250 Mio. DM. Der Wettbewerb selber kostete 200.000 DM, der Rahmenplan nochmals 350.000 DM.

Das Land hatte eine Förderung von 80 % zugesagt und die Planungen sowie den Bau des ersten Bauabschnitts auch mit diesem Fördersatz bezuschusst. Dabei wurden verschiedene "Töpfe" zur Finanzierung eingesetzt. Die Straßenbaumaßnahmen wurden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz aus Mitteln für den Individualverkehr, die Verlegung des Busbahnhofs nach dem gleichen Gesetz aus Mitteln für den ÖPNV finanziert. Die Förderung städtebaulicher Maßnahmen wie der Umbau des Berliner Platzes, des Wupperfelder Marktes sowie der Ausbau des Stennert erfolgten aus Städtebauförderungsmitteln. Kanalbaumaßnahmen wurden nach dem Gewässerschutzprogramm NW gefördert, allerdings nur mit einem Fördersatz von 30 %. Die Straßenbaumaßnahmen des zweiten Bauabschnitts wurden mit einem erhöhten Fördersatz - wegen des besonderen Landesinteresses - von 90 % bezuschusst. Hinzu kamen Abgaben nach dem Kommunalabgabengesetz, die von Anliegern bezahlt werden müssen.

Der erste Bauabschnitt: Berliner Straße zwischen Berliner Platz und Brändströmstraße

Schon die Bewertungskommission hatte vorgeschlagen, mit der Umgestaltung der Berliner Straße in Oberbarmen anzufangen. Deshalb war für diesen Abschnitt auch die Rahmenplanung vorgezogen worden. Optimisten rechneten schon mit einem Baubeginn noch 1987 und der Fertigstellung 1989. Natürlich dauerte es etwas länger. Nach Abschluss der heftigen Debatte über die Fahrspurbreiten fasste der Planungsausschuss am 10. August 1987 den Grundsatzbeschluss. Dabei wird zunächst aufgrund der bisherigen Planungen von Gesamtkosten in Höhe von 8 Mio. DM ausgegangen. Diese Summe ist bisher zumindest in den Haushalt eingestellt worden, obwohl allen Beteiligten früh klar war, dass der nun geplante Umbau mit diesem Mittelansatz nicht zu realisieren sein würde.

Die von Tchorz & Tchorz vorgelegte Entwurfsplanung schließt mit einer glatten Verdoppelung der Kosten ab. Hinzu kommen weitere Mehrkosten in Höhe von rd. 2 Mio. DM aufgrund von zusätzlichen Forderungen des Landes, d.h. die voraussichtlichen Kosten belaufen sich auf 18,4 Mio. DM. Begründet wird diese Kostenerhöhung vor allem mit der Einbeziehung der vom Städtebauminister geforderten Einbeziehung von städtebaulichen Ergänzungsmaßnahmen. Der Umbau des Berliner Platzes hat die Verlegung des Busbahnhofs auf die Südseite der Wupper zur Voraussetzung. Die Rittershauser Brücke wird vom Tiefbauamt seit langem als sanierungsbedürftig angesehen. Als die WSW dann die Forderung erheben, dass die Rittershauser Brücke für das Aufstellen der Omnibusse genutzt werden müsse, da diese nicht alle auf dem neuen Busbahnhof Platz finden könnten, wird eine neue und breitere Brücke geplant mit Kosten von 3,2 Mio. DM. Der Stadtkämmerer ist empört und sieht aufgrund der Haushaltsengpässe die Investitionsplanung gefährdet. Zumindest für die städtebaulichen Maßnahmen Berliner Platz und Stennert sieht er daher vorerst keine finanzielle Grundlage für Zuschussanträge⁶¹. Auf dieser Planungs- und Kostengrundlage wird am 3. November 1988 die Durchführung vom Rat beschlossen⁶².

⁵⁹ Vgl. Drs. Nr. 1332/91: Bereitstellung von Planungsmitteln für die Umgestaltung der B 7.

⁶⁰ Vgl. Drs. Nr. 1783/90: Dokumentation „Umgestaltung der B 7/ Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme“.

⁶¹ Vgl. Stellungnahme der Kämmerei vom 23.9.1987 zur Vorlage des Dez. V1/66 „Umgestaltung der B 7 von Berliner Platz bis Brändströmstraße – Kostenerhöhung“.

⁶² Vgl. Drs. Nr. 839/88: Umgestaltung der B 7 zwischen Berliner Platz und Wupperfelder Markt - Teildurchführungsbeschluss.

Bis zum Baubeginn dauert es. Eine ungeduldige Öffentlichkeit wartet auf die Bagger. Am 28. April 1989 wird dann der Baubeginn offiziell und mit großem Aufwand eingeläutet. Oberbürgermeisterin Ursula Kraus und Städtebauminister Christoph Zöpel pflanzen den ersten Baum. Die eigentlichen Baumaßnahmen beginnen jedoch erst nach Pfingsten.

Dann jedoch geht es gut voran. Die Klagen der Oberbarmer Geschäftsleute und der Anlieger halten sich in Grenzen. Das in der Berliner Straße 100 eingerichtete Baubüro hat seinen Anteil daran, dass die Reibungen während der Bauzeit auf ein Minimum reduziert werden können. Im Oktober 1990 feiern Anwohner und Einzelhändler jedenfalls einigermaßen zufrieden eine Halbzeit-Fête auf dem bereits neu gepflasterten Trottoir⁶³.

Zwar zeitgleich mit dem Umbau der Berliner Straße, aber nicht aus deren Finanztöpfen finanziert, erfolgte auch die Neugestaltung des Wupperfelder Marktes. Sie war schon seit Jahren vorgesehen als Teil des Wohnumfeldprogramms Rittershausen. Aus diesem Programm wurden denn auch ebenfalls die 600.000 DM bezahlt, die der 1990 erfolgte Umbau kostete (80% Zuschuss). Aus Kostengründen war dabei auf eine totale Neugestaltung verzichtet worden. Durch die Einbeziehung der nördlich angrenzenden Bredde wurde der Platz nochmals wesentlich erweitert. Damit wurde auch bewusst die Zufahrt in die bisherige Parallelstrecke gekappt, um den Verkehr aus dem Wohnviertel herauszuhalten. Am 15. September 1990 wurde der Platz mit einer großen Fete von Oberbürgermeisterin Ursula Kraus eingeweiht⁶⁴. Nur der alte Bleicherbrunnen⁶⁵ wurde noch nachträglich 1992 gründlich renoviert. Seit Oktober 1991 belebt den Platz auch wieder ein neuer Wochenmarkt⁶⁶.

Im Rahmenplan war noch die Beibehaltung der Fußgängertunnel vorgesehen. Die Bezirksvertretung Oberbarmen regte dann allerdings kurz vor Baubeginn an, die Tunnel allesamt zu schließen. Die Fußgänger sollten an zahlreichen Übergängen ebenerdig über die Straße gelangen. Der Planungsausschuss schloss sich diesem Vorschlag an. So werden auch an der Berliner Straße die zwischen 1962 und 1967 gebauten drei Fußgängertunnel geschlossen, die damals gegen den Widerstand von Anwohnern und Einzelhändlern aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Beschleunigung des Verkehrsflusses durchgesetzt worden waren. Der F.D.P. fällt in letzter Minute noch eine Nutzungsmöglichkeit ein. Sie stellt im Mai 1992 den Antrag, Musikern dort lärmgeschützte Probenräume anzubieten. Der Antrag wird nach Beratung in den Ausschüssen abgelehnt, weil in einem Tunnel elektrische Anlagen untergebracht seien und die Nutzung des zweiten Tunnels technisch nicht möglich sei.

Die Bauarbeiten nähern sich ihrem Abschluss. In finanzieller Hinsicht wird es das sprichwörtliche "dicke Ende", das sich seit Anfang 1991 zusammenbraut und ab Mai in den Ausschüssen diskutiert wird. Der erste Bauabschnitt wird noch einmal um fast 11 Mio. DM teurer als 1988 beschlossen. Die Ausbaukosten müssen am 24. Juni 1991 vom Rat auf insgesamt 27,6 Mio. DM festgesetzt werden⁶⁷. Davon entfallen rd. 2,7 Mio. DM auf reine Straßenbaukosten, während Mehrkosten in Höhe von 8 Mio. DM neuen Planungen und Programmausweitungen zuzurechnen sind, die teilweise vom Land als Zuschussgeber verlangt oder auch vom Rat beschlossen worden waren. Für die Straße wurde sogar ein besonderes "Möblierungs-Design" entworfen. Insbesondere steigen die Kosten für den Ausbau des Berliner Platzes von 1,3 auf 3,2 Mio. DM und die des Busbahnhofs von 4,3 auf 7,8 Mio. DM. Die Aufregung darüber hält sich, da alle daran beteiligt sind, in Grenzen.

⁶³ Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 24.9.1990.

⁶⁴ Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 17.9.1990.

⁶⁵ Entworfen von Baumeister Carl Winchenbach und 1884 eingeweiht.

⁶⁶ Vgl. Bericht im General-Anzeiger vom 6.9.91.

⁶⁷ Vgl. Drs. Nr. 1400/91: Umgestaltung der B 7 zwischen Berliner Platz und Wupperfelder Markt - Neufestsetzung der Gesamtkosten.

Die Kosten sind denn auch schnell vergessen, als am 2. November 1991 um 12 Uhr mit einem großen Festakt die Straße offiziell von Oberbürgermeisterin Ursula Kraus freigegeben wird. 1180 m Straße sind mit 90 Robinen und 60 Linden zur Allee umgestaltet, Radwege angelegt, breite Bürgersteige und 13 Fußgängerüberwege geschaffen. 25 Bäume zwischen Wichlinghauser Straße und Wupperfelder Markt wurden über "Baumbriefe" von Künstlern finanziert. Der letzte Baum in dieser Reihe, eine Kaiserlinde, wurde von Schülern und Lehrer der Sozialpädagogischen Schulen an der Kohlstraße gespendet und gepflanzt⁶⁸.



Berliner Straße 1988



nach dem Umbau 1992

In diesem November wurde nun zwar die Straße fertig, noch nicht begonnen aber wurden die Neugestaltung von Berliner Platz und dem Platz am Stennert. Nach dem Veto des Kämmersers beim Durchführungsbeschluss von 1988 war für diese Programmteile erst mit der noch teureren neuen Kostenfestsetzung im Juni 1991 auch die Durchführung dieser Maßnahmen vom Rat beschlossen worden - auch erheblich teurer als 1988 geplant. Berliner Platz und Stennert wurden nun mit rd. 3,5 Mio. DM veranschlagt. Die Verlegung des Busbahnhofs mit neuer Rittershauser Brücke würden weitere 7,8 Mio. DM kosten. Die WSW hatten Anfang 1991 mit dem Umbau des Oberbarmer Schwebebahnhofs begonnen, dessen Zugänge auf die Ostseite verlegt wurden. Zugleich erhielt er in den neuen gläsernen Aufgängen als erster Bahnhof Aufzüge, um zukünftig auch Behinderten den Zugang zur Schwebebahn zu erleichtern. 4,3 Mio. DM ließen sich die Stadtwerke den Umbau und die dringend notwendige Renovierung kosten. Da zunächst der Busbahnhof verlegt sein musste, kann der Umbau des Berliner Platzes voraussichtlich erst 1994 durchgeführt werden.

Kaum war die Berliner Straße fertig gestellt, bekam zumindest das Garten- und Forstamt auch bereits Ärger damit. Die Pflanzungen auf dem Mittelstreifen waren schnell von unzähligen Trampelpfaden durchzogen und teilweise wieder zerstört. Die vielen Überwege reichten für das Überqueren der Straße offenbar nicht aus. Um wenigstens das Anwachsen zu ermöglichen, schlug das Garten- und Forstamt als Notlösung die Aufstellung eines Zaunes auf dem Mittelstreifen vor, der nach etwa zwei Jahren wieder abgebaut werden könne⁶⁹. Einen Zaun auf dem neuen Oberbarmer Boulevard mochten sich die Mitglieder des Planungs- und Stadtentwicklungsausschusses, der damit am 8. Januar 1992 befasst war, nicht vorstellen und lehnten dieses Ansinnen ab.

Für Friedrich Stücker, den Leiter des Tiefbauamtes, bilden der Bau des ersten Abschnitts und die Einleitung des Umbaus am zweiten Abschnitt das Ende seiner beruflichen Tätigkeit. Mit Wirkung zum 31. Mai 1992 tritt er nach 22jähriger Tätigkeit in Wuppertal in den Ruhestand. Er begann 1970 mit der Fertigstellung des letzten Abschnitts des ersten Ausbaus der Talstraße und beendet seinen Dienst mit dem Umbau des ersten Abschnitts.

Der erste Bauabschnitt hat ca. 28 Mio. DM gekostet bei einem Eigenanteil der Stadt von 5,8 Mio. DM.

⁶⁸ Vgl. Bericht im Generalanzeiger vom 30.10.1991.

⁶⁹ Vgl. Drs. Nr. 2692/91: Sicherungsmaßnahmen im Mittelstreifen der B 7.

Zweiter Bauabschnitt: Brändströmstraße bis Rudolf-Herzog-Straße

Als zweiter Abschnitt sollte eigentlich der historische Teil der Friedrich-Engels-Allee zwischen Loher Straße und Plüschowstraße umgestaltet werden. Jedoch waren hier erstens die Planungen noch nicht ganz abgeschlossen. Und zum zweiten war für den ersten Bauabschnitt eine teure Umleitungsstrecke über die Heckinghauser Straße eingerichtet worden, die in diesem Falle hätte wieder rückgebaut und später wieder eingerichtet werden müssen. Deshalb wurde schließlich der Abschnitt von der Brändströmstraße bis zur Höhne/Rudolf-Herzog-Straße als zweiter Bauabschnitt vorgesehen. Die bereits für die Friedrich-Engels-Allee bewilligten Zuschüsse wurden umgepolt.

Der Durchführungsbeschluss wird am 14. Oktober 1991 vom Rat gefasst. Allein der Stv. Kaiser spricht sich dagegen aus, weil die GRÜNEN gegen die Anlage von Busbuchten, die Lage des Radweges sowie die Anlegung von Parkplätzen im Straßenraum waren. Die Kosten werden mit 16,6 Mio. DM beziffert⁷⁰. Als Förderung sind nun für die Straßenbaumaßnahme 90 % in Aussicht gestellt, die dann später auch bewilligt werden.

Am Montag, den 10. Februar 1992 rücken denn auch die Bagger an, um mit den ersten Baumaßnahmen, dem Regenwasserkanal und Vorflutbauwerk unter der ehemaligen Straßenbahntrasse, zu beginnen. Am 1. Oktober 1994 ist der 2. Bauabschnitt Brändströmstr./Rudolf-Herzog-Str. fertig gestellt und wird wieder für den Verkehr frei gegeben.



Hunderte Bürger drängten sich am Samstag mittag bei der offiziellen Eröffnung des umgebauten B 7-Teilstücks an der Werther Brücke (Foto links) — allerdings in der „zweiten Reihe“. In der „ersten Reihe“ drängten sich Orts- und Landespolitiker um Oberbürgermeisterin Ursula Kraus, die das rot-weiße Band durchschneidet.

WZ Mo 3. 10. 1994

WZ-Fotos: Kurt Keil

Freie Fahrt auf umgebauter B 7

Zweites Barmer Teilstück am Samstag offiziell eröffnet / Fest der Interessengemeinschaft

Und umgebaut wird auch noch 1992 bis 1996 der Berliner Platz, wo die Schwebebahn neue Zugänge erhält, der Busbahnhof mit einem aufwändigen Brückenbauwerk südlich der Wupper verlegt und der eigentliche Platz neu gestaltet wird. Er wird am 28. September 1996 eingeweiht. Damit ist dann zunächst Ende des Umbaus, weil die Planung insbesondere der wichtigen Abschnitte Barmen und Döppersberg sich auch angesichts der hohen Kosten hinzieht. Und Anfang der 90er Jahre gehen dann der Stadt und dem Land das Geld aus.

Die Kosten des zweiten Bauabschnitts wurden im Durchführungsbeschluss auf insgesamt 16,6 Mio. DM festgesetzt. Die Straßenbaukosten in Höhe von 15,8 Mio. DM wurden mit 90 % bezuschusst. Bei zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 14,1 Mio. DM ergibt sich daraus ein Zu-

⁷⁰ Vgl. Drs. Nr. 1477/91: Umgestaltung der B 7 zwischen Brändströmstraße und Rudolf-Herzog-Straße - Durchführungsbeschluss

schuss in Höhe von 12,7 Mio. DM. Für die vorgesehenen Kanalbaumaßnahmen im Umfang von 0,8 Mio. DM wird ein Zuschuss von 30 % erwartet, das sind 239.000 DM. Hinzu kommen Beiträge nach KAG in Höhe von 1,5 Mio. DM. Damit bleibt der Stadt ein Eigenanteil von 2,1 Mio. DM zu finanzieren⁷¹.

Der "historische" Abschnitt

In der Rahmenplanung war der sog. historische Abschnitt der Friedrich-Engels-Allee ausgeklammert worden, weil hier mit dem Erhaltungsbeschluss von 1978 und dem Strukturkonzept von 1979 der Rahmen vorgegeben war. Der Ausbau dieses Abschnitts zwischen Loher Straße und Plüschowstraße, seit Jahrzehnten immer wieder zurückgestellt, sollte nun ebenfalls erfolgen. Um die Ausbau- und Entwurfsplanung erstellen zu können, muss auch hier die Querschnittsaufteilung erfolgen, wobei die vorgesehenen Spurbreiten und Sicherheitsstreifen aus der Rahmenplanung wegen des schmalen Straßenraumes nicht aus der Rahmenplanung übernommen werden können. Auch auf die Unterbringung von Radwegen muss hier verzichtet werden, sie sind ersatzweise in der bereits umgebauten Hünefeldstraße angelegt worden. In der Beratung in den Ausschüssen wurde allerdings darauf hingewiesen, dass die vorhandenen Bäume weitestgehend krank und überaltert seien und die anstehenden Tiefbauarbeiten nicht überleben würden. Deshalb müsse von einer Neubepflanzung ausgegangen werden. Dies war nun angesichts der langen Vorgeschichte ein sehr sensibles Thema. Die erstaunten Stadtverordneten waren zunächst nicht bereit, dies zu akzeptieren. Nach Vorlage eines entsprechenden Gutachtens⁷² stimmte aber auch der Planungsausschuss am 31. Oktober 1990 den Planungsvorgaben zu.

Obwohl die Zuschüsse für den Ausbau dieses Abschnitts bereits beantragt und auch bewilligt worden waren, wurde jedoch zunächst wegen der fortgeschrittenen Planung der Abschnitt Brändströmstraße - Rudolf-Herzog-Straße vorgezogen. Und kam wegen der dann bald veränderten Prioritäten auch nicht mehr zum Zuge.

Der Abschnitt Rudolf-Herzog-Straße - Loher Straße

Im Gegensatz zu allen anderen Abschnitten, in denen die vorhandenen Verkehrsflächen umgestaltet werden, nimmt die neue Führung der B 7 in Barmen zwischen Höhne und Am Clef mit der Wupperquerung und dem Durchstich von Wittensteinstraße zur Friedrich-Engels-Allee zusätzliche Verkehrsflächen in Anspruch. Dafür müssen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Die Aufstellung der erforderlichen Bebauungspläne Nr. 906 - Friedrich-Engels-Allee zwischen Spinnstr. und Wasserstr. - und Nr. 918 - östliche Höhne zwischen Werther Brücke und Geschwister-Scholl-Platz - wird am 4.9.89/26.3.90 beschlossen. Für den Bebauungsplan Nr. 906 wurde am 3.2.92 die Offenlegung beschlossen.

Dieser Abschnitt bereitete planerisch die größten Schwierigkeiten, weil hier nach dem Auftrag des Rates ein langer und dementsprechend teurer Tunnel zu planen war. Allerdings kamen mit fortschreitender Planung auch immer mehr Bedenken gegen diese Lösung. Die SPD rückte als erste wieder davon ab. Die Verwaltung wurde im Frühjahr 1992 denn auch beauftragt, nach neuen Alternativen ohne den großen Tunnel zu suchen, z.B. die Möglichkeiten einer Splittung der Verkehrsströme zu untersuchen – den Ost-West-Verkehr auf Höhne/Friedrich-Engels-Allee zu belassen, den West-Ost-Verkehr aber über den Straßenzug Winklerstr./Am Clef zu führen. Damit rutschte aber auch dieser Abschnitt in die Zeit einer veränderten Prioritätensetzung aufgrund enger werdender finanzieller Ressourcen – die Planung wurde in den folgenden Jahren nicht wieder aufgegriffen.

5. Das Projekt Döppersberg

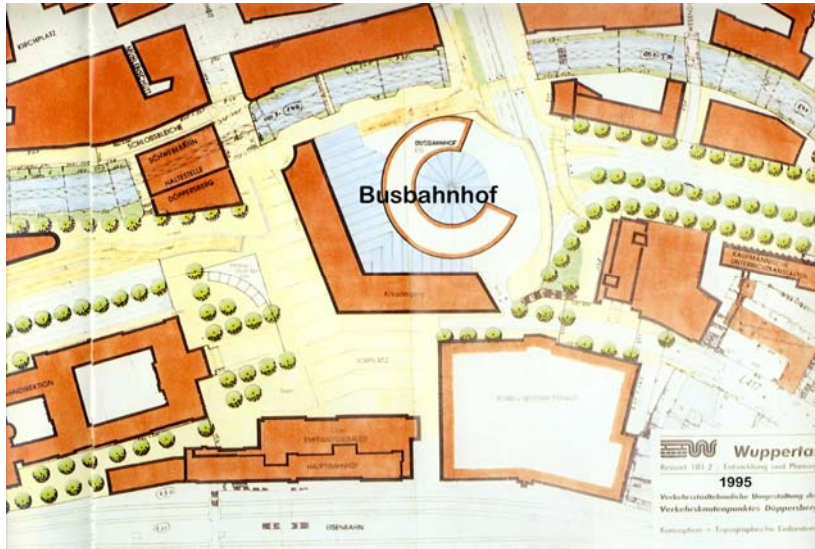
Der Rückbau der B 7 nach dem Rahmenplan stockte nach den ersten beiden Abschnitten, weil erkennbar wurde, dass er so nicht mehr finanzierbar war und weil man mit der Gestaltung ins-

⁷¹ Vgl. Drs. Nr. 1477/91

⁷² Vgl. Sachverständigen-Gutachten Nr. 282/89: Baumbestand in der Friedrich-Engels-Allee, Sachverständigenbüro Roland Dengler, Dez. 1989.

besondere des Verkehrsknotens Döppersberg nicht zufrieden war. Gerade die Umgestaltung der Talstraße in den Stadtzentren sollte nun aber in den Vordergrund rücken. Am Döppersberg sollte die Stadtmitte Attraktivität zurückgewinnen, der Bahnhof besser (möglichst ohne Tunnel) an der Innenstadt angebunden werden und zudem mehr Platz für den Busbahnhof gewonnen werden, der den steigenden Fahrgastzahlen und den Ansprüchen an attraktive Umsteigebeziehungen nicht mehr gerecht wurde.

Bereits 1989 erteilte der Rat den Auftrag, insbesondere im Bereich des Knotens Döppersberg nach städtebaulich besseren Lösungen zu suchen. Dies führte zu einem neuen Konzept, in



dem am bisherigen Standort ein neuer doppelstöckiger Busbahnhof vorgeschlagen, die B7 in einem Tunnel darunter geführt und der Bahnhof damit von der Innenstadt in einem ebenerdigen Fußgängerzone erreichbar würde. Der damit mögliche Platz vor dem Bahnhof würde an die Situation von vor 1940 erinnern mit dem zentralen Platz in der Mitte der Stadt. Diese Überlegungen wurden im Januar 1993 in den Ausschüssen des Rates vorgestellt⁷³.

Planung Döppersberg 1993 mit doppelstöckigem Busbahnhof

Allerdings gab es zunächst keine einhellige Zustimmung. Anfang 1994 lehnte die SPD die Planung als „stadtplanerische Gigantomie“ ab⁷⁴. Nach einem Workshop von Experten und Ratsmitgliedern im Januar 1997 zeichnet sich dann jedoch eine Zustimmung ab und am 17.3.1997 wird der Plan zur Neugestaltung des Döppersberg mit dem doppelstöckigen Busbahnhof vom Rat beschlossen⁷⁵.

So ganz zufrieden ist man aber doch nicht mit dem neuen Konzept. Zur „Optimierung“ der Planung wird 1999 ein sehr aufwendiges „moderatives Werkstattverfahren“ entwickelt. Hierzu werden in einer europaweiten Ausschreibung Planungsteams mit der Bearbeitung verschiedener Aufgaben beauftragt, deren Ideen dann in der „Werkstatt“ mit Bürger- und Interessenvertretern sowie Mitarbeitern aus Rat und Verwaltung diskutiert und zu einem Planungsentwurf entwickelt werden sollen. Die erste Werkstatt-Sitzung fand am 4.2.1999 statt, Ende des Jahres wurden die Ergebnisse und ein neues Konzept vorgelegt. Die zentrale neue Idee ist nun die Verlegung des Busbahnhofs auf eine Plattform über den Gleisen des Hauptbahnhofs unter einem großen gläsernen Dach. So wäre viel Platz zum Flanieren auf einem neuen Platz an der Wupper geschaffen. Die Bundesallee müsste zwar immer noch tiefer gelegt werden, um die Fußgänger über eine breite Brücke zum Bahnhof zu bringen, dafür würden aber keine langen Tunnels mehr erforderlich. Zudem wäre auch viel Platz für Handel und Wissenschaft möglich.

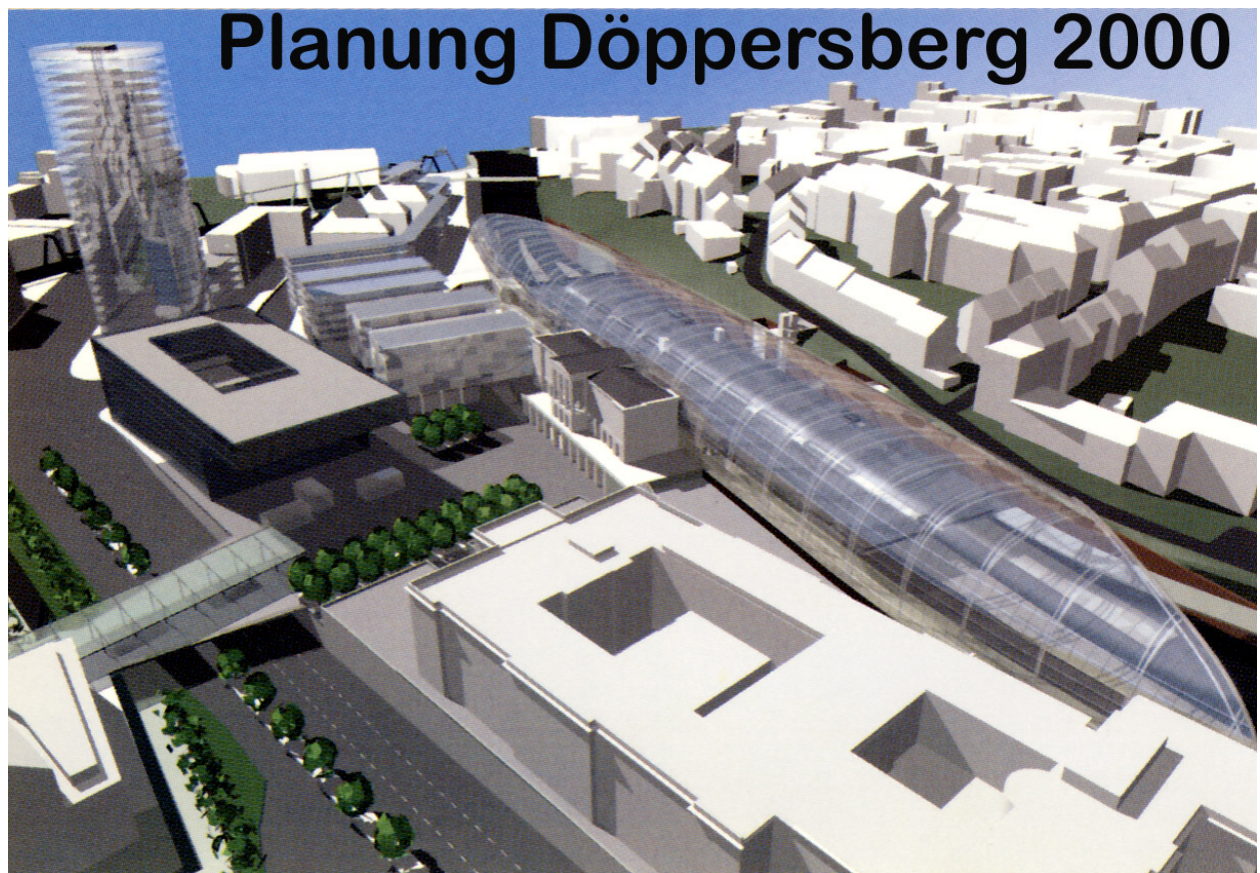
Die Begeisterung ist groß – zumal die Planung mit großen, bunten Computersimulationen vorgestellt wird. Rat beschließt das neue Konzept fast umgehend am 3.1.2000⁷⁶. Die Umsetzung ist optimistisch mit einem Baubeginn in 2001 und der Fertigstellung des neuen Döppersbergs 2008 angedacht.

⁷³ Vgl. Drs. Nr. 2667/93.

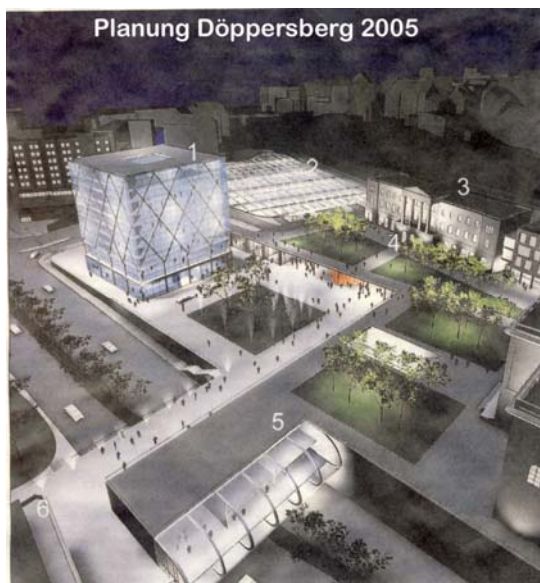
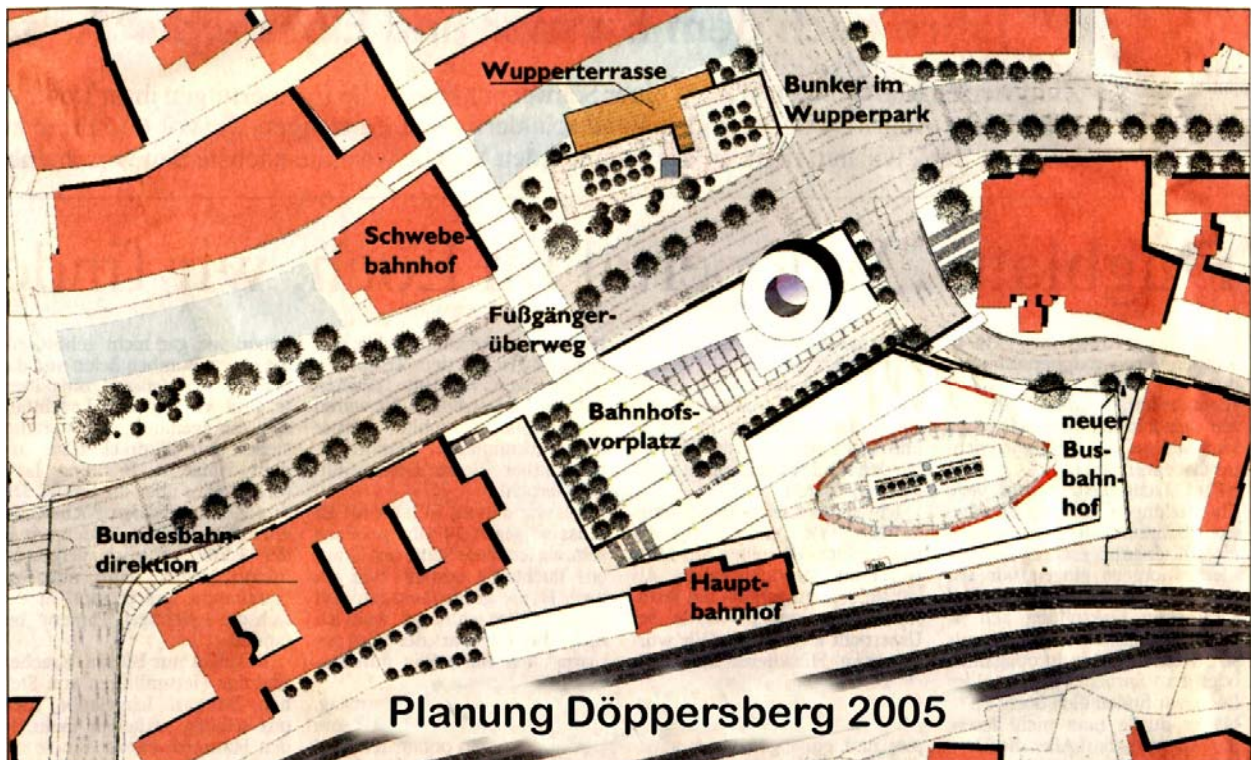
⁷⁴ Vgl. Stellvertr. SPD-Fraktionschef Gerhard Graef laut WZ 4.2.1994.

⁷⁵ Vgl. Drs. Nr. 3025/97.

⁷⁶ Vgl. Drs. Nr. 4406/2000.



Die Euphorie wich bald wieder der Ernüchterung. Die Machbarkeitsstudie führt bereits 2002 zu dem Vorschlag, aus Kostengründen mehr Einzelhandelsfläche vorzusehen und 2003 zum Vorschlag, den Busbahnhof auf den Parkplatz zwischen Hauptbahnhof und Wuppertal-Institut zu verlegen – das soll billiger kommen (und unabhängiger von DB machen, die wenig Bereitschaft zur – auch finanziellen – Mitwirkung am Busbahnhof zeigte, zumal auch das Land die Version nicht fördern wollte). Auch die Vergrößerung der Einzelhandelsfläche am Bahnhof führte zu heftiger Kritik wegen der vermuteten negativen Auswirkungen auf die Entwicklung einer eher schrumpfenden City. Die örtlichen Architekten üben heftige Kritik am Gesamtkonzept. Das Hauptproblem bleibt aber auch nach den Planänderungen die Kosten des Mammutprojektes und ihre Finanzierung durch Stadt und Land: die Stadt rechnet mit einem Kostenanteil von 23,6 Mio. €, vom Land wird ein Zuschuss von knapp 58 Mio. € erwartet. Trotz all dieser Kritik beschließt der Rat das neue Planungskonzept am 26. Sept. 2005⁷⁷.



Finanzierungsprobleme für Landeszuschuss und städtischen Anteil bei Defizit-Haushalt (Verkauf der Stadtwerke als Lösung) verzögern den Entscheidungsprozess und dann den Baubeginn. Am 30.6.2009 überbringt dann Ministerpräsident Rüttgers persönlich den ersten Bewilligungsbescheid über 23,3 Mio. € Fördermittel für den Bau des Busbahnhofs als erste Umbaustufe.

Im Januar 2011 beginnen schließlich mit dem Abriss des Ostflügels des Hauptbahnhofs die Baumaßnahmen. Ab März 2011 wird die Baugrube für Tiefgarage und den neuen Busbahnhof ausgehoben. Die Fertigstellung des gesamten Umbaus und Einweihung einer neuen Stadtmitte wird nun für 2017 angekündigt.

⁷⁷ Vgl. WZ 30.8.2005 und 27.9.2005.

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 Tannenbergs- 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.
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 Tannenbergsstr. 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 Tannenbergsstr.- 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 Tannenbergsstr./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.

II. Zwischenspiel: Vorschläge, Konzepte und Planungen

1969/70	Vorschläge für den Umbau des Verknüpfungspunktes Barmen (ÖPNV)
4.6.1973	Erneuter Grundsatzbeschluss des Rates für den Bau des Abstiegs Bendahl (nach 1947 und 1950)
1975	Verkehrsgutachten Döppersberg
25.2.1975	Der Verkehrsausschuss beschließt Linksabbiegeverbot auf der Friedrich-Engels-Allee. Es wird am 25.5.1976 eingerichtet.
10.10.1977	Satzungsbeschluss des Rates für den Bebauungsplan Nr. 303 - Verkehrsknoten Bendahl
30.10.1978	Grundsatzbeschluss des Rates zum Erhalt des historischen Teils der Friedrich-Engels-Allee.
26.3.1979	Das Strukturkonzept Friedrich-Engels-Allee wird vom Rat - beschlossen.
1979	Verkehrsgutachten Alter Markt
30.10.1984	Beschluss des Rates, den Abstieg Bendahl nicht mehr zu bauen
1989	Verkehrsentwicklungsplan Elberfeld vorgelegt
25.2.1991	Aufhebung des Bebauungsplans Nr. 303 - Verkehrsknoten - Bendahl

III. Rückbau der Talstraße

16.9.1983	Beschluss des Rates zur Stilllegung der Straßenbahn in zwei Stufen bis 1987.
1984/85	Planungen in der Verwaltung zum Umbau der B 7 zunächst der Berliner Straße zwischen Wupperfelder Markt und Berliner Platz.
16.12.1984	Der Rat beschließt die Durchführung eines Gutachterwettbewerbs zum Umbau der Talstraße von Robert-Daum-Platz bis Berliner Platz.

	19.12.1985 Beginn des Gutachterwettbewerbs. 02.10.1986 Abschluss des Wettbewerbs.
30.5.1987	Letzte Fahrt der Straßenbahn
1987	Heftige öffentliche Diskussion über den Rahmenplan, insbesondere den als erste Ausbaumaßnahme vorgesehenen Abschnitt Berliner Str. Streitpunkt ist vor allem die reduzierte Fahrbahnbreite. Am 15.8.1987 demonstrieren "Brummi"-Fahrer auf der Berliner Straße.
10.8.1987	Der Planungsausschuss fasst Grundsatzbeschluss zum Umbau der Berliner Straße von Wupperfelder Platz bis Berliner Platz auf der Grundlage des Rahmenplans.
25.1.1988	Zur Verhinderung des "wildten Parkens" beschließt der Rat eine "provisorische" Begrünung der Straßenbahntrasse.
3.10.1988	Durchführungsbeschluss für den ersten Bauabschnitt: Berliner Straße von Berliner Platz bis Brändströmstraße
22.5.89/21.6.89	Beschluss des Rates über den Rahmenplan (Brändströmstr. bis Robert-Daum-Platz)
28.4.1989	Spatenstich für den Umbau der Berliner Str.: OB Ursula Kraus und Städtebauminister Christoph Zöpel pflanzen den ersten Baum
24.6.1991	Durchführungsbeschluss über den Umbau des Berliner Platzes und die Neugestaltung am Stennert.
14.10.1991	Beschluss des Rates über die Durchführung des 2. Bauabschnitts von Brändströmstraße bis Rudolf-Herzog-Straße.
2.11.1991	Feierliche Freigabe der umgebauten Berliner Str. durch OB Ursula Kraus
10.2.1992	Baubeginn des 2. Bauabschnitts des Umbaus der B 7
1.10.1994	Freigabe des 2. Bauabschnitts der B 7 durch OB Ursula Kraus
17.3.1997	Erster Ratsbeschluss für den Umbau des Döppersberg mit doppelstöckigem Busbahnhof
3.1.2000	Der Rat beschließt nach „Werkstatt-Verfahren“ eine neue Planung für den Umbau des Döppersberg mit dem Busbahnhof über den Gleisen des Hauptbahnhofs
26. 9. 2005	Der Rat beschließt das neue Planungskonzept für den Umbau des Döppersberg mit dem neben den Hbf verlegten Busbahnhof
Januar 2011	Beginn der Bauarbeiten am Umbau des Döppersberg mit dem Abriss des Bahnhofs-Ostflügels