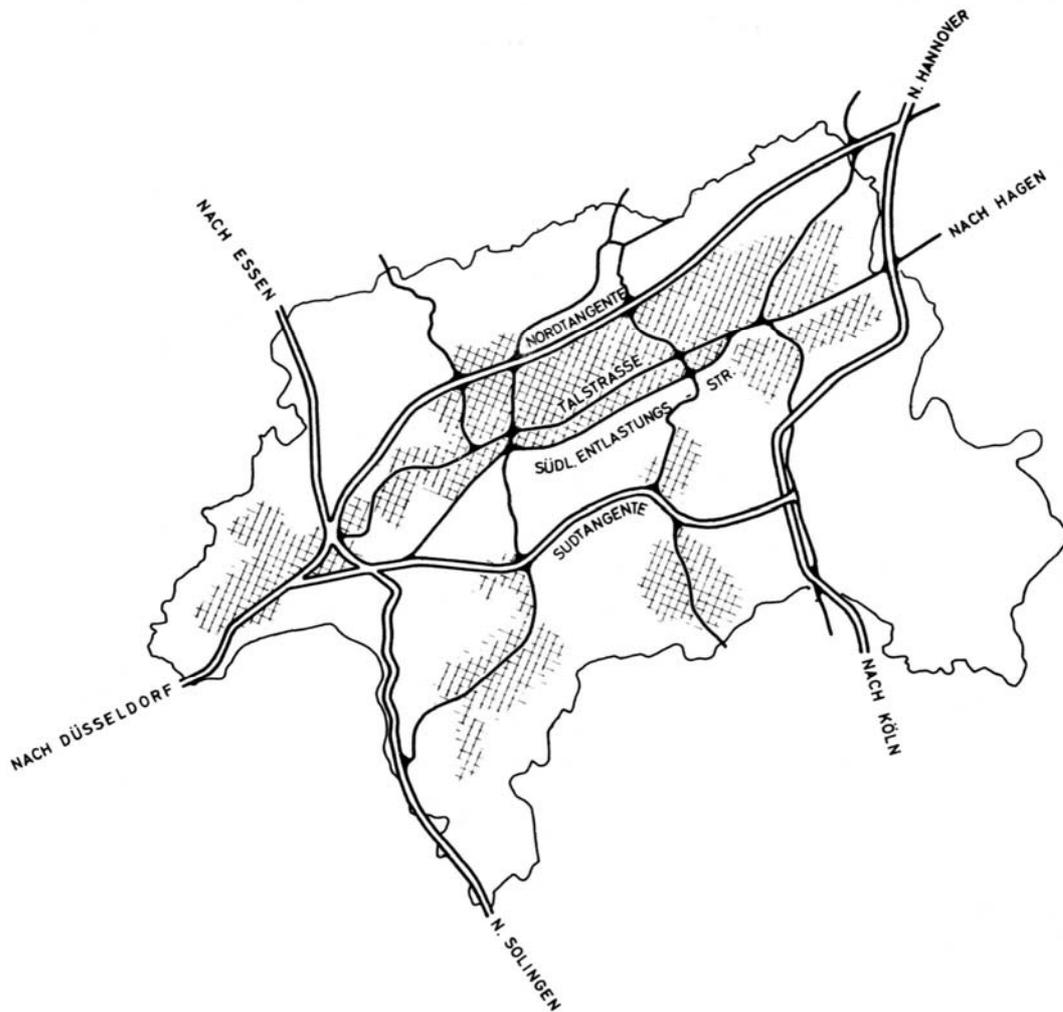


Hinrich Heyken

Verkehrsplanung in Wuppertal



„Der Ring schließt sich“

Verkehrsplanung in Wuppertal

	Seite
I. Drohender Verkehrsinfarkt als Hauptproblem der Wuppertaler Stadtentwicklung nach dem Zusammenschluss 1929	2
1. Verkehrserschließung als Standortfaktor	2
2. Planungskonzepte bis zum 2. Weltkrieg	4
II. Wiederaufbau nach 1945: Planung der verkehrsgerechten Stadt	11
1. Priorität für die Talstraße	11
2. Der Leitplan	12
III. Die verkehrsgerechte Stadt: Verkehrsplanung der 60er Jahre	14
1. Verkehrsplanung für den Flächennutzungsplan 1963	14
2. Generalverkehrsplanung 1970/75	18
VI. Integrierte Verkehrsplanung: Verkehrsberuhigung und Rückbau	26
1. Von der verkehrsgerechten Stadt zum stadtverträglichen Verkehr	26
2. Verkehrsberuhigung	28
3. Umbau der Talstraße als "Straßenrückbau"	28
4. Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV	31
1. 5 Sonstige Maßnahmen	32
VII. Verkehrsplanung der 1990er Jahre und später	33
2. Die unvollendete „Südtangente“	33
3. Das Projekt Döppersberg	33
4. Fuß- und Radwege Sambatrasse und Nordbahntrasse	36
5. Flächennutzungsplan 2005 und Leitpläne	37
VIII. Verkehrsplanung – Ziel (fast) erreicht	37
IX. Anhang	38
1. Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	
2. Übersicht Straßenplanung und Straßenbau	

Verkehrsplanung in Wuppertal

I. Drohender Verkehrsinfarkt als Hauptproblem der Wuppertaler Stadtentwicklung nach dem Zusammenschluss 1929

1. Verkehrserschließung als Standortfaktor

"Wuppertal droht an der eigenen Verkehrsnot zugrunde zu gehen"¹, das war die dramatische Schreckensvision der Planer und der Stadtführung in den 30er Jahren. Gute Verkehrsbeziehungen und günstige Transportkosten wurden als entscheidende Voraussetzungen für die weitere Entwicklung der Stadt angesehen, die nach dem 1. Weltkrieg von einer Stagnation von Wirtschaft und Bevölkerung gekennzeichnet war.

Die Sorgen und Befürchtungen der gerade neu gebildeten Stadt waren so unbegründet nicht. Der frühe Bau der Eisenbahnstrecken zwischen 1849 und 1891 mit ihren 32 Bahnhöfen im Stadtgebiet² war eine wichtige Grundlage und Voraussetzung für die Entwicklung des Wupper-Tales zu einer der ersten Industrieregionen des Kontinents. Das Transportpotential im Tal war bereits um die Mitte des letzten Jahrhunderts so groß, dass private Investoren zwei konkurrierende Eisenbahnlinien nach Wuppertal bauten. Das billige neue Massentransportmittel ermöglichte die Weiterentwicklung des traditionellen Textilgewerbes zur industriellen Produktion und schuf Standortbedingungen für eine weltweit konkurrenzfähige Wirtschaft. Die neuen Arbeitsplätze in der Fabrik zogen aus der näheren und weiteren Umgebung die Arbeitskräfte an, die Bevölkerungszahl verdoppelte sich zwischen 1870 und 1900. Wuppertal war bis zur Jahrhundertwende eine der größten Bevölkerungsagglomerationen in Westdeutschland³. Die Einführung der Pferdebahn ab 1874 und 20 Jahre später der elektrischen Straßenbahn sowie schließlich der Bau der Schwebebahn von 1898 bis 1903 erhöhte die Mobilität der Bevölkerung vor allem im dichtbesiedelten Talraum und schuf Voraussetzungen für die Erweiterung der Siedlungsbereiche. Die neuen schienengebundenen Massentransportmittel bestimmten somit entscheidend den frühen Aufbruch der Region in das Industriezeitalter.

Nach dem 1. Weltkrieg veränderte das neue Automobil die Verkehrsbedürfnisse und auch die Standortbedingungen. Der motorisierte Güter- und Personenverkehr mit LKW und PKW wuchs in den 20er und 30er Jahren rasch an. Seit Mitte der 20er Jahre begann auch der Autobus das Verkehrsnetz der Straßenbahnen erst zu ergänzen, dann zu ersetzen. Diese neuen Verkehrsmittel füllten bald die schmalen Straßen. Und obwohl 1937 in Wuppertal erst 13.941 Kraftfahrzeuge, darunter 7.384 PKW und 3.060 LKW und Busse, gemeldet waren⁴, konnte das Verkehrsaufkommen in Elberfeld und Barmen nur noch durch die Einrichtung von Einbahnstraßen bewältigt werden. In Elberfeld floss der Verkehr über den Straßenzug Hofkamp – Neumarktstraße – Königstraße (heute Friedrich-Ebertstraße) nach Westen und über Aue - Schloßbleiche - Hofaue - Barmerstraße nach Osten. Am Tannenberkreuz im Westen und am Haspel im Osten trafen sich beide Verkehrsströme. Im Tal gab es auch nur eine Verbindung nach Barmen durch den Neuen Weg. Selbst die Straße Hardtufer wurde erst in den 1930er Jahren zur Hünefeldstraße durchgebrochen. In Barmen standen für den Verkehr in Ostrichtung die Höhne und die Große Flurstraße, in Richtung Westen der Werth und der Mühlenweg mit Zwinglistraße zur Verfügung. Auf dem Alten Markt trafen sich dann die Ost-West-Verkehre mit den Nord-Süd-Verbindungen. Seit jener Zeit des beginnenden Autover-

¹ Pressemitteilung vom k.Oberbürgermeister Dr. Friedrich anlässlich der Eröffnung der Ausstellung der im Rahmen des "Wettbewerbs zum Wuppertaler Generalbebauungsplan" eingegangenen Entwürfe am 5.8.1939 (ervielfältigtes Manuskript).

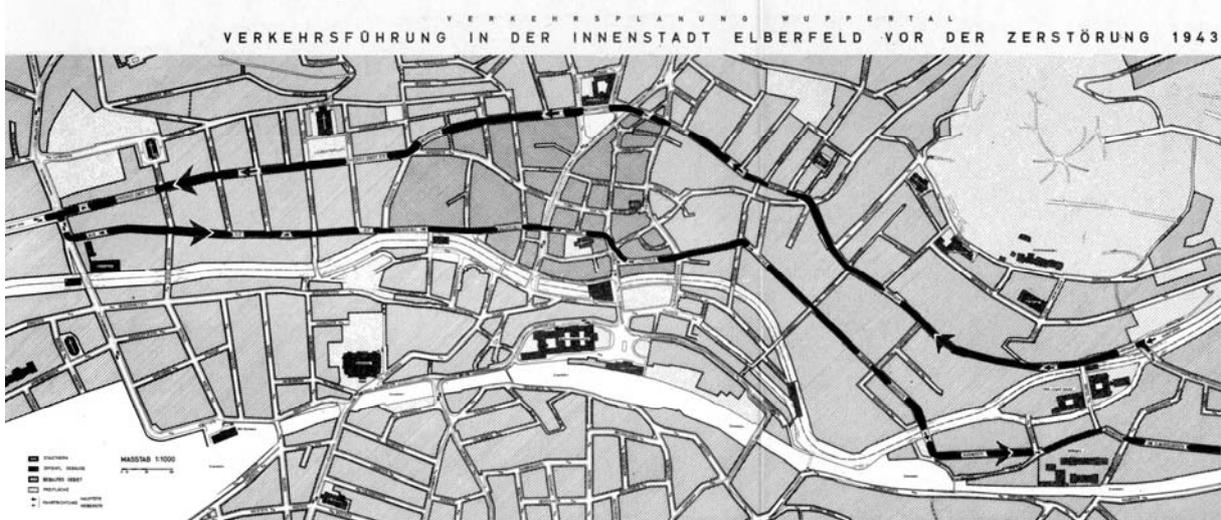
² Eröffnung der Eisenbahnstrecken in Wuppertal: Bergisch-Märkische Strecke 1841-1849; Vohwinkel - Essen-Kupferdreh 1847; Rheinische Strecke 1879; Oberbarmen - Remscheid 1868; Vohwinkel – Solingen-Wald 1887; Oberbarmen - Beyenburg 1890; Steinbeck - Cronenberg 1891; Wichlinghausen - Hattingen 1886.

³ 1900 lebten auf dem Gebiet der späteren Stadt Wuppertal 347.000 Einwohner (Gebietsstand 1975).

⁴ 4 Stadt Wuppertal: Statistischer Jahresbericht 1960.

kehrs - übrigens bis weit in die 60er Jahre hinein - galt der Seufzer vieler Autofahrer, die die Stadt durchqueren mussten: Wuppertal - Stadt zwischen Hängen und Würgen.

Abb. 1: Verkehrsführung in Elberfeld bis 1943



Quelle: Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan 1963

Umfahrungsmöglichkeiten gab es nicht, die Reichsstraße 7 durchquerte die gesamte Stadt. Aber mit dem Anfang der 30er Jahre beginnenden Autobahnbau⁵ zeichnete sich ab, dass sie die Verkehrserschließung von Städten und Regionen verändern würde. Ein Autobahnanschluss wurde schnell erkannt als wichtiger neuer Standortfaktor und entscheidende Voraussetzung für die Weiterentwicklung von Wirtschaft und Stadt.

Die erste Autobahn in der Region, die ab 1934 gebaute Strecke Köln - Oberhausen, verlief weit im Westen und versprach zunächst keine günstigen Anschlussmöglichkeiten. Die 1929 gerade neu gegründete Stadt musste nun befürchten, von den überregionalen Verkehrsverbindungen abgeschnitten zu werden und gleichzeitig auch der innerörtlichen Verkehrsentwicklung auf Dauer nicht gewachsen zu sein. Damit würden wesentliche Voraussetzungen für die weitere Entwicklung als Industriestadt verloren gehen, zumal es auch in einem anderen wichtigen Bereich, nämlich dem Angebot geeigneter und d.h. ebener Flächen für die Ansiedlung von Unternehmen immer Engpässe gab. So entschloss sich die Bayer AG bereits in den 1890er Jahren aufgrund der beengten Verhältnisse am Stammsitz vor den Toren Elberfelds dazu, in Leverkusen am Rhein weiter zu expandieren. In Wuppertal kommt angesichts einer weithin stagnierenden Entwicklung und solchen düsteren Perspektiven bei Planern und Kommunalpolitikern Panik auf. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wird als Existenzfrage für die Stadt angesehen und wird ab Mitte der 30er Jahre zum wichtigsten Ziel der Planung in Wuppertal.

2. Planungskonzepte bis zum 2. Weltkrieg

Verkehrsplanung in Elberfeld vor 1929

Bereits in den 1920er Jahren reagierten die Städte auf die neuen vom Automobil ausgehenden Anforderungen. Vor der Städtevereinigung gab es allerdings kein gemeinsames Gesamtkonzept, jede Stadt plante mit eigenen Problemlösungen, um den Anforderungen des neuen Verkehrsmittels gerecht zu werden. Erster Ansatzpunkt war das unzureichende örtliche Straßennetz. So plante Elberfeld eine Vielzahl von Straßenverbreiterungen, -begradigungen und -durchbrüchen. Stadtbaurat Dr. Roth berichtet in einer "Festschrift zur Tausendjahrfeier des Bergischen Landes" 1925, dass von der Elberfelder Stadtverordnetenversammlung in der letzten Zeit insgesamt rd. 14 km Straßenverbreiterungen und Straßendurchbrü-

⁵ 1932 wird als erste Autostraße die Strecke Köln - Bonn fertiggestellt.

che allein in der Innenstadt beschlossen worden seien⁶. Die beiden Hauptstraßenzüge für den Durchgangsverkehr, die bereits als Einbahnstraßen eingerichtet worden waren, sollten auf 15 m verbreitert werden. Die Luisenstraße sollte nach Westen zur Nützenberger Straße verlängert und im Osten bis zum Rommelspütt durchgebrochen werden. Der Straßenzug vom Hauptbahnhof bis zum Rathaus sollte ebenfalls auf 15 m Breite gebracht werden mit überbauten Laubengängen an beiden Seiten. Die gleiche Zielsetzung galt für den Ausbau des Straßenzuges Brausenwerth - Kolk – Morianstraße. Die Einfahrten in die Stadtteile Elberfeld-Nord (Klotzbahn, Hochstraße) und Ostersbaum (Paradestraße) sollten neu konzipiert werden. Die Ronsdorfer Straße sollte im Bereich Kluse die Märkische Eisenbahnstrecke untertunneln, den Flutgraben überqueren und zwischen Stadttheater und Stadtbad am Brausenwerth einmünden. Auch nach Cronenberg sollte eine neue, weniger steile Verbindung geschaffen werden, die die neue Straßenführung nach Ronsdorf bis zur Dianahöhe nutzte, um dann über noch zu bauende Verlängerungen der in Teilen fertiggestellten Kronprinzenallee zum Sandplatz (heute Am Husar) sowie weiter über neue Verbindungen zur Graf-Adolf-Straße und zur oberen Cronenberger Straße zu führen.

Auch die Notwendigkeit, über Umgehungsstraßen den Durchgangsverkehr um die Stadt und ihre Zentren herumzuführen, wurde angedacht. Hier wurde die Möglichkeit gesehen, neue Trassen über die Süd- und Nordhänge zu führen. In dem 1923 vorgelegten Generalbebauungsplan der Stadt Elberfeld⁷ wird auf den nördlichen Höhen der Stadt ein großzügig dimensionierter Straßenzug Westfalenweg/In den Birken/Pahlkestr. dargestellt, der außerhalb des damaligen Stadtgebietes nördlich der Kalkgruben auf die B 224 zielte. Dimensionierung und Straßenführung lassen vermuten, dass dieser Straßenzug offenbar nicht nur reine Erschließungsfunktionen für die dort vorgesehenen neuen Wohngebiete übernehmen, sondern auch Durchgangsverkehre von Hagen, Bochum, Dortmund, Witten (aus Dönberger -,Herzkamper - und Hatzfelder Straße) in Richtung Mettmann, Solingen, Düsseldorf und Essen führen soll. Damit würden hier auch erste Überlegungen zur Planung von Entlastungsstraßen erkennbar. Da zu dem Generalbebauungsplan kein Erläuterungsbericht vorliegt, sind solche etwaigen Planungsüberlegungen allerdings nicht belegbar. Die Überlegungen enden an den Stadtgrenzen. Übergreifende Konzepte sind nicht erkennbar. Verbesserungen der Verkehrswege zu den Nachbarn im Tal scheinen nicht angedacht gewesen zu sein.

Erste Planungskonzepte für die neue Stadt Wuppertal

Nach dem Zusammenschluss 1929 konnten nun einheitliche Planungskonzepte für die neue Stadt entwickelt und verfolgt werden. Die Debatte und die Planung wurden dabei entscheidend geprägt und beflügelt durch Otto Schillinger. Er war gelernter Verkehrsplaner und beteiligt an der Planung der ersten Autobahnen. Er kam 1928 nach Wuppertal und wurde 1935 erster Leiter des neu gegründeten Planungsamtes der Stadt, blieb es 30 Jahre lang - auch während des Krieges - bis 1965 und sorgte so mit für die Kontinuität der Planung über das Kriegsende und den Wiederaufbau hinaus⁸.

Anfang der 1930er Jahre wurde die politische Debatte dringlicher und die Planungen gewannen konzeptionelle Konturen. Man ging nun davon aus, dass eine Stadt der Größenordnung und der wirtschaftlichen Bedeutung Wuppertals den zum größten Teil in Ost-West-Richtung fließenden Verkehr auf Dauer nicht auf einer einzigen Verkehrsachse, schon gar nicht einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße, selbst einer gut ausgebauten, bewältigen könne. Der wachsende Durchgangsverkehr müsse vom örtlichen Ziel- und Quellverkehr getrennt werden. Zusätzlich zu dem aufgrund des örtlichen Verkehrsaufkommens erforderlichen verkehrsgerechten Ausbau der Talachse wird damit die Planung einer eigenen zweiten Verkehrsachse für den Durchgangsverkehr konzipiert.

⁶ Vgl. Stadtbaurat Dr. Ing. Roth: Verkehrswesen, in: Festschrift zur Tausendjahrfeier des Bergischen Landes in Elberfeld, hrsg. im Auftrag des Oberbürgermeisters, Elberfeld Mitte Mal 1925, S. 49 f.

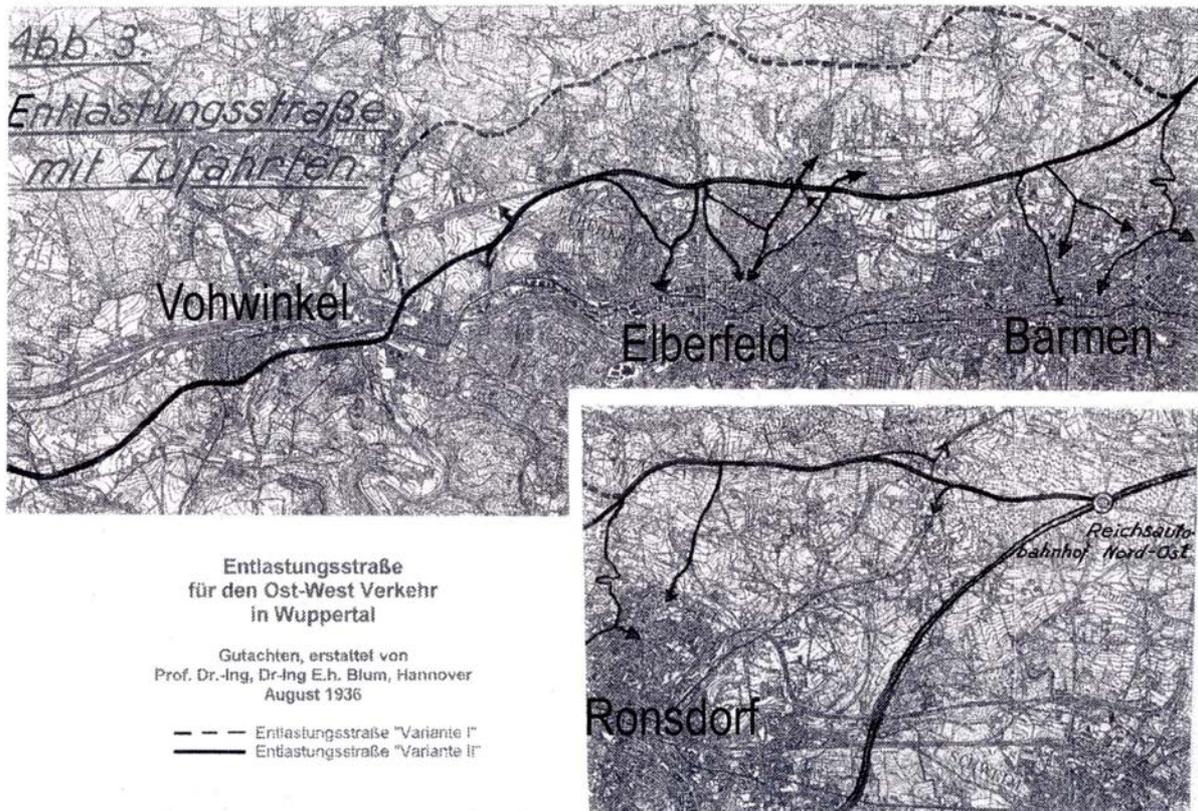
⁷ Generalbebauungsplan der Stadt Elberfeld, Mai 1923. Originalplan im Vermessungs- und Katasteramt.

⁸ Vgl. H.J. de Bruyn-Ouboter: Otto Schillinger - Wuppertaler Stadtplanung zwischen Gustav Stresemann und Ludwig Erhard, in: Wuppertaler Biographien, 17. Folge, hrsg. von H.J. de Bruyn-Ouboter, Wuppertal 1993, S. 125-144.

Eine wesentliche Rahmenbedingung bildete die Reichsautobahnplanung mit der Autobahn Köln – Oberhausen sowie einer zweiten Strecke Leverkusen – Hagen/Dortmund, die Wuppertal im Osten tangieren würde und im Nordosten Barmens einen "Autobahnhof" (so wurden zunächst die Anschlussstellen bezeichnet) vorsah. Aufgrund der Siedlungsstruktur der Stadt und der topografischen Gegebenheiten konnte die neue Verkehrsachse nur auf dem Hang nördlich der Hauptsiedlungsgebiete im Tal entlang geführt werden. Sie musste dann im Westen das Tal kreuzen, um einerseits hier wieder Anschluss an leistungsfähige Fernverkehrsstraßen in Richtung neuer Autobahn Köln-Oberhausen und Düsseldorf zu gewinnen und um andererseits auch nicht zu weit von den Hauptsiedlungsgebieten entfernt verlaufen zu müssen, weil sonst die Entlastungsfunktion für den Wuppertaler Verkehr in Frage gestellt werden würde. Diese Straßenplanung wurde bald als "nördliche Entlastungsstraße" bezeichnet.

Die Stadt ließ diese Planungsüberlegungen 1936 durch ein Gutachten prüfen, das von Prof. Blum (Hannover), einem führenden Verkehrswissenschaftler der damaligen Zeit, erstellt wurde⁹. Darin wird eine Trassenführung vorgeschlagen (Variante II), die in Vohwinkel Westring und Haeseler Straße folgt, in Sonnborn am Wupperknie nach Norden zum Deutschen Ring geführt wird, dann dem Otto-Hausmann-Ring folgt, nördlich der Eisenbahn zur Briller Straße und entlang der August-Bebel-Straße zur Uellendahler Straße und von dort nördlich der Krankenanstalten verläuft, die Hatzfelder Straße quert, im Bogen auf die Höhen in Einern führt, um dann der Straße Mollenkotten nach Wupper-Nord zu folgen. Eine weiter nördlich entlang Pahlkestraße – Westfalenweg verlaufende Variante I wird nicht favorisiert, weil sie zu weit von den Siedlungszentren entfernt sei und deshalb verkehrspolitisch nur eine geringere Entlastungsfunktion wahrnehmen könne.

Abb. 2: Vorschlag für eine „nördliche Entlastungsstraße“, Prof.Dr.-Ing.E.H.Blum (1936)



⁹ Vgl. Prof. Dr. Ing. Dr. Ing e.h. Blum: Entlastungsstraße für den Ost-West-Verkehr in Wuppertal, Aug. 1936 (vervielfältigtes Manuskript).

In dem Gutachten wird des Weiteren ausdrücklich darauf hingewiesen, dass unabhängig von dieser Neuplanung unbedingt auch der Talstraßenzug als innerstädtische Hauptverkehrsachse verbreitert und begradigt werden müsse. Zwischen beiden Verkehrsachsen müsse zudem auch die Leistungsfähigkeit der Nord-Süd-Verbindungen erhöht werden als Voraussetzung dafür, dass die Entlastungsstraße auch ihre angestrebte Funktion erfüllen könne. Angesichts der sich daraus ergebenden Eingriffe in die bestehenden Stadtstrukturen wird im Gutachten davon ausgegangen, dass die Maßnahmen auf einen längeren Zeitraum verteilt und mit einer Altstadtsanierung verbunden werden müssten¹⁰.

Mit diesem Konzept ist bereits das Grundraster der Wuppertaler Verkehrsplanung vorgegeben: Hauptverkehrsachse im Tal mit parallelen Entlastungsstraßen, die angebunden sind an das Fernstraßennetz und die innerstädtisch anhand von leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindungen mit einander verknüpft werden. Dieses Grundraster wird im Rahmen der späteren Generalverkehrsplanung weiterentwickelt und verfeinert und wird Grundlage des in der Nachkriegszeit entstandenen Netzes der Hauptverkehrsstraßen. Die Trasse der „nördlichen Entlastungsstraße“ entspricht bereits weitgehend der über 30 Jahre später tatsächlich realisierten Führung der B 326/A 46. Wesentliche Änderungen erfolgen praktisch nur noch im Raum Vohwinkel, wo die Trasse zur Schonung der Wohngebiete weiter nach Süden in die un bebauten Flächen verschoben wurde, und im Bereich Hatzfeld, wo die Entwicklung der Firma Herberts dann dieser Trassenführung entgegenstand.

Parallel zu diesen Planungsüberlegungen war die Stadt in den 1930er Jahren intensiv bemüht, im Rahmen der anlaufenden Autobahnplanung stadtnahe Autobahnen und Autobahnanschlüsse zu erreichen. Otto Schillinger selbst schaltete sich Mitte der 30er Jahre energisch in die Planung der Autobahn Leverkusen -Hagen - Kamen ein, koordinierte die von der Planung tangierten Städte und wirkte intensiv mit an der Planung der Trasse insbesondere im schwierigen Abschnitt des Blombachtals¹¹. So konnte ein Trassenverlauf erreicht werden, der im Osten der Stadt drei Anschlussstellen ermöglichte¹². Im Westen wurde die Autobahn Köln-Oberhausen ab 1934 bereits weit ab vom Stadtgebiet gebaut. Hier musste ein Zubringer den Anschluss sicherstellen. Von Düsseldorf nach Hilden wurde ein solcher Zubringer bereits 1935-37 gebaut. Hinsichtlich der Weiterführung konnte jedoch zunächst nur erreicht werden, dass Vorüberlegungen zur Weiterführung der Trasse bis nach Wuppertal und die Verknüpfung mit der "nördlichen Entlastungsstraße" angestellt wurden. Die Planung wurde erst nach dem Krieg erarbeitet¹³.

Der große Wettbewerb 1939

Mitte der 30er Jahre war es um die Konzipierung eines den Ansprüchen des kommenden Automobilzeitalters genügenden Straßennetzes gegangen. Allerdings war dabei deutlich geworden, dass dies nicht ohne einschneidende Eingriffe in die Stadtstruktur realisierbar sein würde. Diese Erkenntnis verband sich mit nationalsozialistischen Vorstellungen von einer totalitären Umgestaltung der deutschen Städte. Die Notwendigkeit einer Talstraße wird so Ende der 30er Jahre als willkommener Ansatzpunkt gesehen, die neue Stadt Wuppertal nicht nur politisch, sondern auch baulich und verkehrsmäßig um eine neue repräsentative Mitte zusammenwachsen zu lassen. Für Wuppertal musste eine Planung erarbeitet werden, die Lösungen der Verkehrsproblematik mit neuen städtebaulichen Konzepten verbanden.

Die Stadt entschied sich zur Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs, der 1938 reichsweit ausgeschrieben wurde. Es war darin ein Generalverkehrs- und -bebauungsplan zu entwickeln mit einem leistungsfähigen und klar gegliedertem Hauptstraßennetz, das auf

¹⁰ Ebenda, S. 25.

¹¹ Vgl. H.J. de Bruyn-Ouboter Otto, Schillinger, a.a.O.

¹² 1939 wurde mit dem Bau noch begonnen. Anfang 1942 wurde der Bau eingestellt und 1955 dann wieder aufgenommen. 1956 war sie im Abschnitt von Leverkusen bis Wuppertal-Süd fertiggestellt. Am 25.10.1960 wurde der Abschnitt zwischen Wuppertal und Hagen freigegeben, 1963 war der Bau der Autobahn abgeschlossen.

¹³ Vgl. Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Bundesautobahn Düsseldorf-Wuppertal, (ohne Jahr und Erscheinungsort), S. 31 ff. Die Trassenfestlegung erfolgte 1951. Die Straße wurde 1953-1957 von Hilden bis zur Stadtgrenze Wuppertal gebaut. Dabei war zunächst in Hilden eine normale Anschlussstelle gebaut worden. Erst 1965-67 wurde diese Anschlussstelle zum Autobahnkreuz ausgebaut.

einer Talstraße und einer "nördlichen Entlastungsstraße" sowie Straßen für den Nord-Süd-Verkehr aufbaute mit ausreichenden Parkplätzen insbesondere in der Nähe der Zentren. Im Generalbebauungsplan waren die verschiedenen Nutzungsarten "als Grundlage der allgemeinen Stadtgesundheit" neu zu ordnen und Flächen für die zukünftige Siedlungsentwicklung vorzuschlagen¹⁴. Bis April 1939, dem Ende der Ausschreibung, werden 111 Wettbewerbsentwürfe eingereicht.

Ein wesentlicher Schwerpunkt bei der Beurteilung der eingereichten Entwürfe waren die verkehrsplanerischen Lösungsvorschläge¹⁵. Als Vorprüfer ging Stadtbaudirektor Otto Schillinger dabei von den folgenden Überlegungen aus¹⁶: Es war "Aufgabe des Planverfassers, den Verkehrszweck und die räumlichen Wirkungsmöglichkeiten dieses Talstraßenentwurfes von vorneherein gleichermaßen zu berücksichtigen. Die Mindestbreite dieses Verkehrsbandes war infolgedessen nach den möglichen Verkehrsbedürfnissen der Zukunft, mit besonderem Bahnkörper für eine schnell fahrende Stadtstraßenbahn, Richtungsbahnen, Parkstreifen, Rad- und Gehwegen, auf zusammen etwa 30 bis 40 m zu bemessen, während streckenweise größere Breiten durch die Funktionen der berührten Stadtteile und durch die Aufgaben der städtebaulichen Repräsentation gerechtfertigt erscheinen mögen". Im Stil der Zeit sollte die Straße nun großzügig als "breites, monumental zu gestaltendes Verkehrsband" geplant werden.

Vom Preisgericht, für dessen Vorsitz Oberbürgermeister Dr. Friedrich Prof. Albert Speer gewonnen hatte, damals Generalbauinspektor von Berlin, hielt seine Schlussitzung am 12.7.1939 in Berlin ab. Der Entwurf von Prof. Walter Bangert, Berlin, wurde mit dem 1. Preis ausgezeichnet. Er wies nach Ansicht des Preisgerichts eine einfache und klare Gliederung der Hauptverkehrslinien auf, machte zur Siedlungsentwicklung zweckmäßige Vorschläge und sah für den Talstraßenzug eine im wesentlichen klare Führung mit einer guten Platzgestaltung vor¹⁷.

Die Talstraße mit zahlreichen Durchbrüchen, Straßenverbreiterungen, Plätzen und einem neuen Zentrum im Bereich Unterbarmen/Haspel¹⁸ schließt im Osten an die Autobahn (Anschlussstelle Wuppertal-Ost) an und mündet im Westen in den Straßenzug Haeseler, Str./Westring. Die nördliche Entlastungsstraße folgt im westlichen Teil bis zur Märkischen Straße im wesentlichen dem Vorschlag von Prof. Blum, nimmt im östlichen Teil allerdings ein stadtnähere Trasse in Richtung Beule/Schwarzbach, um dann entlang der Eisenbahnschleife im Bereich Kohlenstraße wieder auf die Talstraße und weiter die Autobahn zu stoßen. Für die Querverbindungen werden im wesentlichen vorhandene Straßenzüge vorgesehen, die aber meist breiter ausgebaut werden müssten. Allerdings soll die Ronsdorfer Straße zur Entlastung des Döppersbergs bereits im Bereich Kluse an die neue Talstraße angebunden werden; hier wird der Gedanke des Elberfelder Stadtbaurats Roth von 1925 aufgegriffen. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, als regionale Querverbindung im Westen die Reichsstraße 224 über die Düsseldorfer Str. an die nördliche Entlastungsstraße anzubinden (Varresbecker Str./Otto-Hausmann-Ring) und dann weiter über Rutenbeck-Kohlfurth nach Solingen und Remscheid zu führen. Dieser Vorschlag erscheint den Juroren für die Verbindung nach Solingen wenig günstig und lediglich für den Ausflugsverkehr sowie einer bessere Verbindung nach Remscheid akzeptabel¹⁹. Erst Ende der 50er Jahre wird diese Idee weiter verfolgt werden. Vorgeschlagen wird auch eine Verbindung von Lichtscheid zur B 51 bzw. zur Anschlussstelle der geplanten Autobahn (als Parkstraße 1960 fertig gestellt) und eine Umgehungsstraße für Ronsdorf im Randbereich der Gelpe (nicht weiter verfolgt). Die Innenstädte

¹⁴ Vgl. O. Schillinger Wuppertal löst ein westdeutsches Verkehrsproblem. In: Zeitschrift Verkehrstechnik, 20. Jg., Heft 20, Berlin 20.10.1939, S. 465 - 470. Die Trassenfestlegung erfolgte 1951.

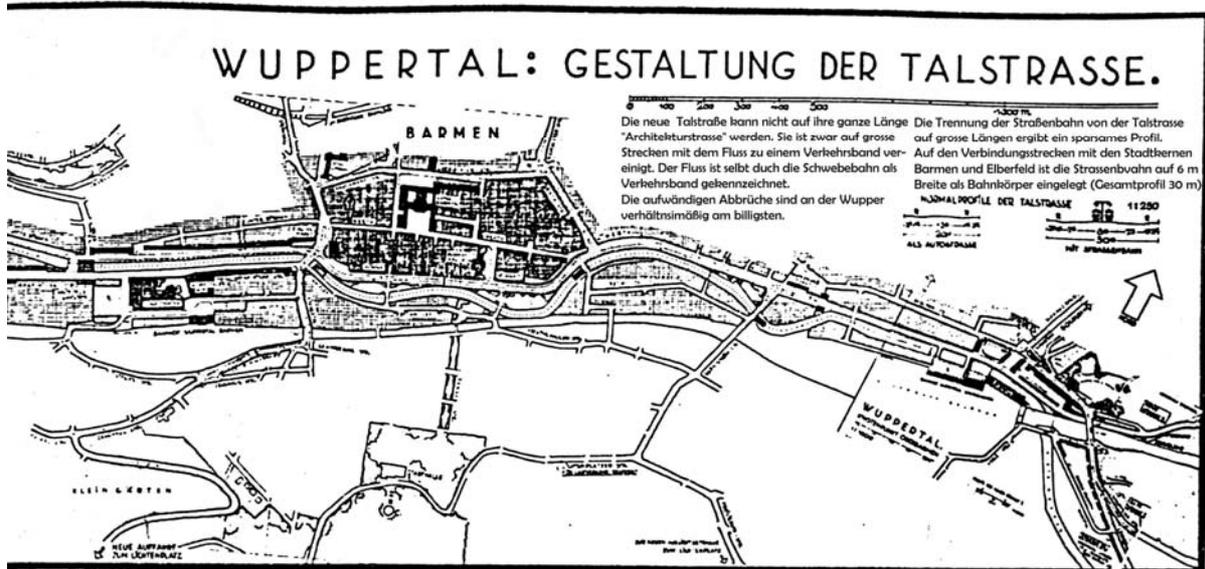
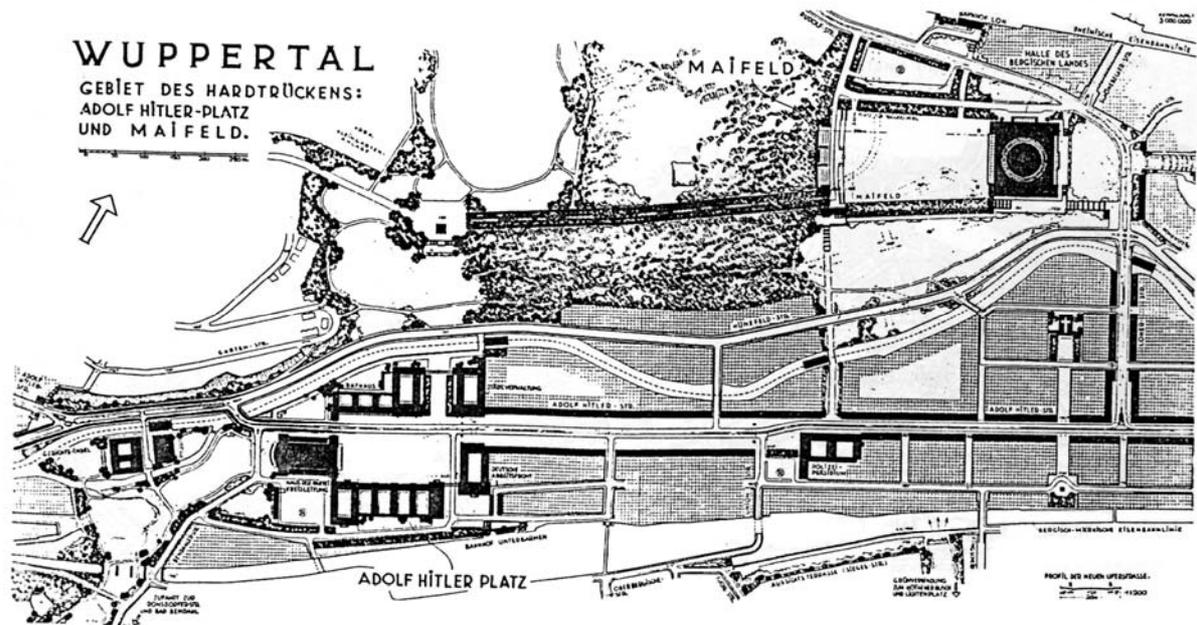
¹⁵ Vgl. Wettbewerbsgrundsätze und Ergebnisse der Vorprüfung im Wuppertaler Städtebauwettbewerb (vervielfältigtes Manuskript).

¹⁶ Vgl. O. Schillinger: Wuppertal löst ein Verkehrsproblem, a.a.O., S. 469.

¹⁷ Vgl. Niederschrift über die Verhandlungen des Preisgerichts im Wuppertaler Städtebauwettbewerb, S. 11 (vervielfältigtes Manuskript)

¹⁸ Zur ausführlicheren Darstellung der Talstraßenplanung vgl. H. Heyken: Der Rat beschließt den Bau der Talstraße, in: POLIS, 3. Jg, Heft 1.

¹⁹ Vgl. O. Schillinger: Wuppertal löst ein westdeutsches Verkehrsproblem, a.a.O; S. 486.



Sechs Wochen nach der Preisverleihung beginnt der 2. Weltkrieg. Alle Planungen und Arbeiten zur Neugestaltung der Städte werden eingestellt. Davon ausgenommen ist zunächst Wuppertal, deren Planung als kriegswichtig eingestuft wird. Prof. Bannert und die Stadt - vor allem in Person des Planungsamtsleiters Otto Schillinger - planen weiter, konzentrieren sich aber im wesentlichen auf die Durchplanung der Talstrasse. Die Bombennächte vom 29./30.5. und 24./25.6. 1943 beenden diese Planung endgültig. Die Stadt liegt in Trümmern.

Albert Speer organisiert nur zwar noch einen Wiederaufbaustab und Wuppertal ist eine von 34 "Wiederaufbaustädten"²⁰. Noch 1944 erhält der Berliner Architekt Herbert Rimpl den Auftrag, eine Wiederaufbauplanung für Wuppertal vorzubereiten. Die Zeitumstände gegen Ende des Krieges sprechen nicht für aufwendige neue Planungen. Überliefert ist nur ein „Verkehrsschema Wuppertal“²¹, das sehr deutliche Bezüge zu den Wettbewerbsergebnissen von

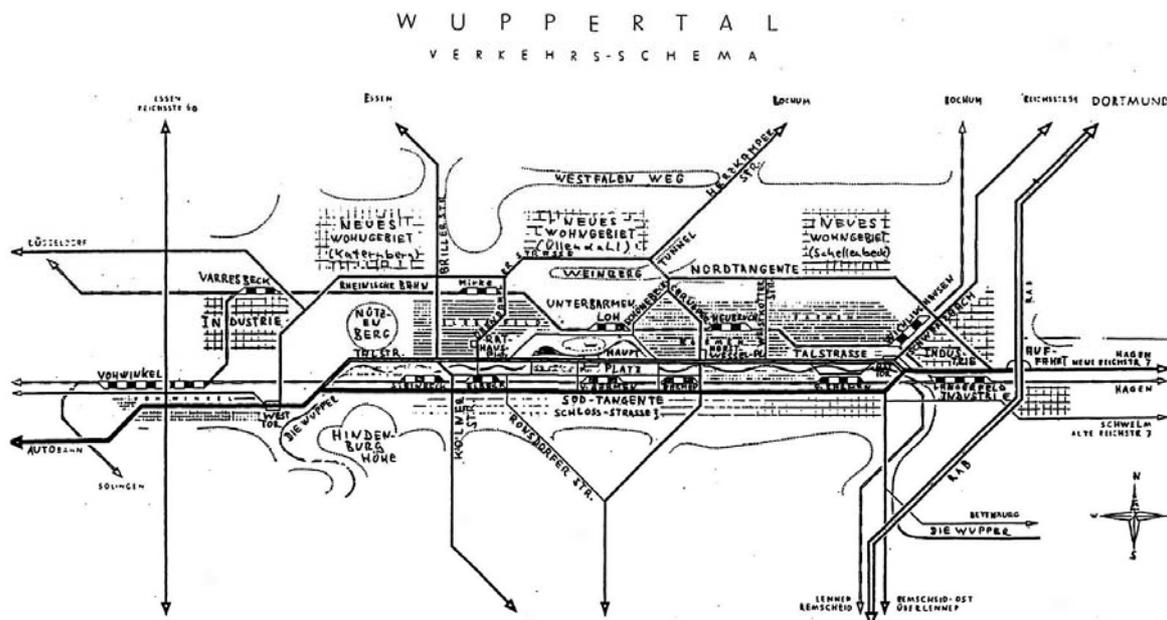
²⁰ Vgl. W. Durth, N. Gutschow: Träume in Trümmern - Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940-1950, 1. Band: Konzepte. Braunschweig/Wiesbaden 1988, S. 55 ff und S 113. Mitarbeiter in diesem Arbeitsstab ist auch Prof. Friedrich Hetzelt, der mit anderen für die Wiederaufbauplanung von Duisburg, Mülheim/Ruhr und Essen zuständig wird. 1945 wird Prof. Hetzelt Baudezernent in Oberhausen. 1953 wird er zum Baudezernenten in Wuppertal gewählt.

²¹ Vgl. ebenda, S. 113

1939 aufweist. Neben der Talstraße und einer Nordtangente ("nördliche Entlastungsstraße") ist hier allerdings erstmals auch eine Südtangente parallel zur Talachse und südlich der Haupteisenbahnstrecke dargestellt, eine Erweiterung des bisherigen Grundrasters, die auch in den Verkehrskonzepten der Nachkriegszeit wieder auftaucht.

Abb. 7: Verkehrsschema 1945

Arbeitsstab Wiederaufbauplanung



Herbert Rimpl: Verkehrsschema Wuppertal. Planung für den Wiederaufbau im Berliner Büro von Herbert Rimpl am 15. Januar 1945, bearbeitet von Franz Rosenberg und Walter Moest.

Aus: Werner Durth, Niels Gutschow: Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940-1950. erster Bd.: Konzepte. Zweiter Band: Städte. Braunschweig/Wiesbaden 1988. Bd. 1, S. 84. Abdruck bearbeitet von H.J. de Bruyn-Ouboter und H. Heyken.

Im überregionalen Verkehrsnetz wurde ab 1934 die Autobahn Köln – Oberhausen (-Hannover) gebaut. 1939 begann auch der Bau der Autobahn Leverkusen – Hagen (-Kamen), der dann Anfang 1942 eingestellt wurde. Die Stadt Wuppertal hatte sich bereits vor Abschluss der Planungen darum bemüht, Voraussetzungen für die Verwirklichung zumindest von Teilabschnitten zu schaffen. So wurden bereits seit Ende der 1930er Jahre Grundstücke im Verlaufe einer möglichen Talstraße erworben, wo immer es möglich war.

II. Wiederaufbau nach 1945: Planung der verkehrsgerechten Stadt

1. Priorität für die Talstraße

Nach dem Ende des Krieges ist die Beseitigung von Hunger und Not und der Wiederaufbau das beherrschende Thema, nicht langfristige und kostenträchtige Zukunftsvisionen. Dem Planer allerdings eröffnen die Zerstörungen auch neue Chancen, beim Wiederaufbau neue Stadtstrukturen zu schaffen. Und diese Planungsziele müssen möglichst schnell festgelegt werden, um den Wiederaufbau entsprechend steuern zu können. Auch die neuen Mandats-träger der Stadt sind überzeugt, dass die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und vor allem der Bau einer neuen Talstraße nach wie vor die wichtigste Aufgabe der Stadtentwicklung ist. Oberbürgermeister Robert Daum gibt dieser einvernehmlichen Überzeugung Ausdruck, als er in einer Ratssitzung den Talstraßenbau zur Lebens- und Existenzfrage der Stadt Wuppertal erklärt²². Und Otto Schillinger bleibt auch nach dem Kriege Leiter des Stadtplanungsamtes - bis 1965 - und sorgt für die Kontinuität der Planung.

²² Vgl. Westdeutsche Rundschau vom 1.4.1950.

Bereits im Juli 1946 wird für weite Teile der Talsohle eine befristete Bausperre beschlossen, "um Einzelmaßnahmen zu verhindern, die den zusammenhängenden, städtebaulich gelenkten späteren Wiederaufbau und die Durchführung dringender Verkehrsverbesserungen stören oder unmöglich machen könnten"²³. 1946 wird auch der Generalverkehrsplan mit dem Talstraßenzug als Kern des Wiederaufbaus überarbeitet und den neuen, bescheideneren Rahmenbedingungen angepasst. Die Talstraße wird etwas schmaler: generell 35 m breit soll sie nun werden, auf einen Radweg wird ausdrücklich als unter den Wuppertaler Bedingungen überflüssig verzichtet und verzichtet wird selbstverständlich auch auf die städtebaulichen Kennzeichen der nationalsozialistischen Stadtplanung wie etwa das neue Stadtzentrum am Haspel. Ein wichtiger Bestandteil der Planung ist eine neue Anbindung der Ronsdorfer Str. an die neue Talstraße mit einem "Abstieg Bendahl", nachdem sich eine Anbindung im Bereich Kluse als technisch zu schwierig erwiesen hatte. Bei diesem Projekt konnte zudem eine große Menge Trümmerschutt eingebaut werden²⁴. Aber auch andere Teile der Talstraßenplanung waren mit der Trümmerbeseitigung verknüpft. Am Döppersberg in Elberfeld und im Bereich der Höhne in Barmen war vorgesehen, die neue Straße um bis zu 1,5 m höher zu legen, um sie hochwasserfrei halten zu können. So könnten zugleich die Trümmer insbesondere aus den Stadtzentren beseitigt und damit Platz für den Wiederaufbau geschaffen werden.

Am 23.7.1947, wenige Monate nach dem "Hungerwinter" mit Streiks und Protesten gegen die katastrophalen Lebensumstände der Menschen in der Stadt, fasst der Rat einstimmig den Grundsatzbeschluss zum Bau der Talstraße. Auf 53,5 Mio. DM werden die Baukosten geschätzt. Oberbürgermeister Daum stellt in seinem Schlusswort fest: "Damit haben wir wohl eine 20jährige Planungsarbeit zum Abschluss gebracht, die zeitweise größtenwahnsinnig gewesen ist, heute aber auf ein normales Maß zurückgeführt wurde. Ich will dabei dem Wunsch Ausdruck geben, dass wir alle noch möglichst viel von der Durchführung dieser Talstraße erleben möchten. Sie voll zu erleben ist, glaube ich, keiner in diesem Kreise jung genug."²⁵

Mit diesem Verkehrsprojekt wird die bisherige Stadtstruktur der Talachse gründlich verändert. Ganze Stadtteile werden nicht wieder aufgebaut werden können, insbesondere im Gebiet zwischen Island und Bahnhofstraße in Elberfeld oder das Gebiet zwischen Wupper und Haspel. Alte Stadtplätze werden dem Verkehr geopfert wie z.B. der Platz am Brausenwerth. Aber auch Neues entsteht, Standortqualitäten werden verändert, neue Geschäftslagen entstehen, so wird das Geschäftszentrum von Oberbarmen in dieser Größe erst ein Ergebnis der neuen Talstraße sein. Neue Plätze entstehen wie am östlichen Ende der Berliner Platz. Der Straßenzug erhält eine Bebauung, die ein neues Stadtbild entstehen lässt. In der Planung müssen die im Umfeld entstehenden neuen Strukturen bedacht werden. So prägt die Verkehrsplanung, insbesondere aber die Talstraßenplanung den Wiederaufbau der Stadt, viel stärker als die städtebaulichen Aussagen des neuen Leitplans von 1952.

2. Der Leitplan

Das Verkehrsplanungskonzept der ersten Nachkriegsjahre ist in seinen Grundzügen im Leitplan von 1952 zusammenfassend dargestellt. Der Leitplan gibt "die beabsichtigte und z.Zt. voraussehbare städtebauliche Entwicklung des Wuppertaler Stadtgebietes wieder"²⁶ und ist somit der Vorläufer der späteren Flächennutzungspläne.

²³ Vgl. Drs. Nr. 2146, Protokoll der Ratssitzung vom 17.7.1946 (Stadtarchiv).

²⁴ Zur ausführlicheren Darstellung der Talstraßenplanung vgl. H. Heyken: Der Rat beschließt den Bau der Talstraße, a.a.O.

²⁵ Vgl. Stenografisches Protokoll der Ratssitzung vom 25.6.1947, S.61 (Stadtarchiv). Der Bau der Talstraße vom Tannenbergrück bis Oberbarmen begann 1950 und war 1972 beendet. Die Baukosten betragen etwa 170 Mio. DM.

²⁶ Vgl. Erläuterungsbericht zum Leitplan der Stadt Wuppertal, S. 1.

Die Verkehrsplanung stützt sich auf das vor dem Krieg entwickelte und im Wettbewerb 1939 konkretisierte Grundgerüst von Hauptverkehrsstraßen: die Talstraße mit einer Anbindung im Osten an die geplante Autobahn Leverkusen-Kamen (deren Bau erst ab 1955 wiederaufgenommen wird), die "nördliche Entlastungsstraße" mit der seit 1936 entwickelten Trassenführung (die im Osten siedlungsnähere und im Bereich Kohlenstraße wieder auf die Talstraße mündende Trassenführung aus dem Wettbewerbsentwurf von Prof. Bangert wird nicht aufgegriffen) sowie einer Reihe von auszubauenden Querverbindungen für den Nord-Süd-Verkehr. Einzige neue Querverbindung ist wiederum die Anbindung der Ronsdorfer Straße an die Talstraße im Bereich Bendahl durch den bereits 1947 durchgeplanten "Abstieg Bendahl".

Dieses Grundraster wird nun ergänzt um eine "südliche Entlastungsstraße", ein Straßenzug, der erstmals 1945 in dem erwähnten "Wuppertaler Verkehrsschema" des Wiederaufbaustabes auftaucht. Er folgt im wesentlichen vorhandenen Straßen vom Schwarzen Weg im Westen über Viehhofstr., West- und Blankstr., Hesselberg, Siegesstr., Gewerbeschulstr. Zeughausstr. bis schließlich zur Heckinghauser Str. im Osten mit der Anbindung an die B 51. Im Bendahl war im Rahmen des "Abstiegs Bendahl" eine Verknüpfung mit der Ronsdorfer Str. sowie der neuen Talstraße vorgesehen²⁷.

Vollständig wird das Verkehrsplanungskonzept der 50er Jahre mit den beiden zusätzlichen Entlastungsstraßen für die Talstraße, den Straßenzug Wittensteinstr.²⁸, Am Clef, Heckinghauser Str. für den Verkehr in Richtung Osten und den Straßenzug Bredde, Mühlenweg, Unterdörnen, Hünefeldstr. für den Verkehr in Richtung Westen. Geplant ist auch die Schaffung einer neuen Verbindung zwischen Unterdörnen und Hünefeldstr. am nördlichen Ufer der Wupper. Die Planung dafür stammt auch aus der Vorkriegszeit, die Stadt hatte zu diesem Zweck auch bereits in der Trasse liegende Grundstücke an der Loher, Str. erworben und die dort stehenden Wohnhäuser abgerissen. An dieser Stelle wurde dann, allerdings 1977 der Spielplatz Hünefeldstr. angelegt. Aufgehoben wurde die Planung aber erst mit dem 1985 rechtskräftig gewordenen Bebauungsplan Nr. 568, der die Neubebauung am Schwebebahnhof Loher Straße ermöglichte.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) hat in der damaligen Verkehrsplanung eine eher nachgeordnete Bedeutung. Er funktionierte ja auch einigermaßen bedarfsgerecht, während dem neuen Verkehrsmittel Automobil mit neuen und breiteren Straßen Raum geschaffen werden musste. Mit den neuen breiteren Straßen wurden zudem auch der Straßenbahn - bei zunehmendem Einsatz dann auch dem Autobus - mehr Möglichkeiten eines beschleunigten Personentransports geschaffen, zumindest auf der Talstraße, in der die Straßenbahn einen eigenen Bahnkörper erhielt.

Im Übrigen war die Organisation des ÖPNV eine Aufgabe der Wuppertaler Stadtwerke. Erst 1940 war die "Wuppertaler Bahnen AG" aus dem Zusammenschluss von fünf bis dahin selbständigen Verkehrsbetrieben entstanden. 1948 entstanden aus der Zusammenführung dieses Verkehrsbetriebes mit der Strom-, Gas- und Wasserversorgung die Wuppertaler Stadtwerke (WSW). Als Erbe mussten die WSW sehr verschiedene Systeme betreiben: Schwebebahn und Bergbahn sowie Straßenbahnen auf Schmalspur, Normalspur und Meterspur mit jeweils entsprechend unterschiedlichen technischen Ausstattungen²⁹. Als flexibles Ver-

²⁷ Vgl. ebenda, S. 10 - 13.

²⁸ Vgl. ebenda, S. 10 - 13. Die Wittensteinstraße bestand damals aus sieben, zum Teil nicht miteinander verbundenen Straßen: Im Westen lag die alte Wittensteinstraße zwischen Haspeler- und Haderslebener Straße. Der Fabrik Komplex der Firma „Rittershaus & Blecher“ (heute steht an der Stelle die Christian-Morgenstern-Schule) unterbrach die Straßenführung zur Besenbruchstraße (bis Kothener Straße) und der unteren Denkmalstraße. Der Friedrich-Wilhelm-Platz trennte diese von der oberen Denkmalstraße, die östlich der Badeanstalt vor Gewerbegrundstücken endete. Engelsstraße, Brucherschulstraße und Winklerstraße schlossen sich an, bildeten aber mit versetzten Kreuzungen auch keinen durchgehenden Straßenzug. Über Fischertal hinaus gab es auch keine direkte Anbindung an die Straße Am Clef. Der Straßenzug wird durchgehend ausgebaut zwischen 1955 und 1960. 1964 erhält er neue Straßenzug insgesamt den Namen Wittensteinstraße.

²⁹ Die Barmer Bergbahn AG betrieb die (Zahnrad-)Bergbahn sowie ein Schmalspurnetz in Richtung Ronsdorf, Cronenberg, Remscheid und Solingen.

kehrsmittel gewann der Autobus nach dem Krieg bei den Überlegungen der WSW mehr und mehr an Bedeutung. Bereits 1952 beginnt die Umstellung der Straßenbahnlinien nach Essen, Velbert und Wülfrath auf Busbetrieb. Wenn auch keine eindeutigen Beschlüsse bestehen, so ist doch früh der Grundgedanke bei den WSW erkennbar, den Straßenbahnbetrieb eines Tages ganz einzustellen und sich Schritt für Schritt diesem Ziel zu nähern. 1959 wird dann - trotz der erstmals heftigen Proteste - die Bergbahn eingestellt.

In den 1950er Jahren wurden die folgenden Straßen neu gebaut oder ausgebaut:

- Überregional: - die B 326 von Hilden bis zur Stadtgrenze Wuppertal 1953 – 1957;
 - die Autobahn Leverkusen – Kamen (A1) wurde ab 1955 weitergebaut, erreichte 1956 Wuppertal-Süd, wurde am 25.10. 1960 bis Hagen freigegeben und am 31.8.1963 fertig gestellt;
 - 1957 – 1960 Parkstraße mit Blombachtalbrücke;
 - ab 1957 erfolgte die Planung der B 326 zwischen Haan und Wuppertal-Nord;
- Stadtstraßen: - Talstraße: 1950 – 1955 Brausenwerth – Barmer Straße (Bundesallee/Am Wunderbau);
 1950 – 1953 Höhne bis Rudolf-Herzog-Straße;
 1954 – 1956 Ohligsmühle – Döppersberg;
 1955 – 1963 Umbau Knoten Döppersberg;
 1955 – 1963 Friedr.-Engels-Allee zwischen Spinn- und Engelsstr;
 1956 – 1965 Ausbau Knoten Oberbarmen;
 1957 – 1958 Restausbau Höhne;
 1958 – 1960 Friedrich-Engels-Allee zwischen Eiland und Haspel.
- Wittensteinstraße: 1955 Durchbruch Friedrich-Wilhelm-Platz;
 1956 – 1957 Durchbruch Besenbruchstr. – Unionstraße;
 1959 – 1960 Durchbruch Oberdenkmalstraße.
- Hofkamp: 1954 – 1955 von Haspeler Straße – Wupperstraße und
 1959 – 1960 von Wupperstraße – Neustraße/Morianstraße.
- Morianstraße/Am Kolk 1958 – 1959.

Zum Zeitpunkt dieser Planungen und Straßenbauten waren in Wuppertal rd. 49.000 Kraftfahrzeuge in Wuppertal zugelassen, fuhren noch 92 Mio. Fahrgäste in Bahnen und Bussen (1960). In den 10 Jahren seit 1950 (17.000) hat sich die Zahl der Kfz fast verdreifacht, die Zahl der ÖPNV-Nutzer (1951: 105 Mio.) um über 10 % vermindert.

III. Die verkehrsgerechte Stadt: Verkehrsplanung der 60er Jahre

1. Verkehrsplanung für den Flächennutzungsplan 1963

Dieses Verkehrskonzept bestimmt zunächst die ersten Jahre des Wiederaufbaus. Daraus sind auch ausreichend Straßenbaumaßnahmen zu entwickeln. Der Bau der Talstraße mit den zugehörigen Quer- und Nebenstraßen kommt voran, wenn auch wesentlich langsamer als ursprünglich erwartet. Auch von der "nördlichen Entlastungsstraße" werden einzelne Abschnitte in Angriff genommen. Aufgeschüttet wird für die Überquerung der Uellendahler Str. auch ein Damm und die Trasse bis zur Sanderstr.

Schneller als die neuen Straßen wächst allerdings der Verkehr. Zwischen 1950 und 1955 steigt die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge auf mehr als das Doppelte - von 13.000 auf 29.000. Bis 1960 werden es 49.000, fast viermal so viel wie 1950. Und es ist kein Ende des Wachstums des Kfz-Bestandes zu erkennen. Und mit dem rasant zunehmenden Verkehr

Die Barmer Straßenbahn betrieb (weitgehend innerstädtisch) Normalspurstrecken bis nach Schwelm und Hildinghausen.

Die Bergische Kleinbahn betrieb hauptsächlich Strecken in Niederberg, später übernahm sie die Bahnen der Stadt Elberfeld.

Die Schwebbahngesellschaft betrieb neben der Schwebebahn auch die Tramstrecke Varresbeck-Wieden. Desweiteren gab es noch die Elektrische Straßenbahn Barmen - Elberfeld.

wachsen auch die Anforderungen an die Verkehrsplanung, die Voraussetzungen für eine verkehrsgerechte Stadt zu schaffen. Es muss mehr und mehr Verkehrsraum vorgesehen und geplant werden. Das in der ersten Wiederaufbauphase geplante Straßennetz, noch bei weitem nicht realisiert, erscheint schon bald nicht mehr ausreichend, um auf Dauer das zu erwartende Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. So werden denn in der zweiten Hälfte der 50er Jahre neue Überlegungen für die Generalverkehrsplanung angestellt. Inzwischen ist auch das wissenschaftliche Instrumentarium dieser Planungsdisziplin gut ausgebaut worden, um mit Hilfe umfangreicher Verkehrszählungen, einer intensiven Analyse der Verkehrsströme sowie anhand von prognostizierten Belastungszahlen die Dimension des erforderlichen Straßennetzes zu ermitteln und daraus neue Straßen zu planen, die dann allerdings allmählich den Charakter von Autobahnen erreichen.

Ende der 50er Jahre wird aus der bisher geplanten "Nördlichen Entlastungsstraße" die B 236, die nun in Verlängerung des 1957 fertiggestellten Abschnitts Hilden-Stadtgrenze Wuppertal (Westring) bis nach Wuppertal-Nord vom Bund (d.h. dem Landschaftsverband Rheinland) geplant, finanziert und ab 1963 gebaut wird.

Im Flächennutzungsplan, der Anfang der 60er Jahre erarbeitet und 1963 vom Rat der Stadt beschlossen wurde³⁰, sind die ersten Ergebnisse einer neuen Generalverkehrsplanung dargestellt³¹. Ziel der Verkehrsplanung ist es nach wie vor, die verloren gegangene Standortgunst der Stadt durch den Ausbau des übergeordneten ebenso wie des innerstädtischen Straßennetzes zurückzugewinnen, um der Stadt damit auch neue Chancen für eine wirtschaftliche Weiterentwicklung einzuräumen³².

Das übergeordnete Straßennetz lag als Autobahnen und Bundesstraßen in der Planungskompetenz des Bundes. Fertiggestellt war Anfang der 60er Jahre die A 3 Köln-Oberhausen-Hannover sowie die A 1 Leverkusen-Kamen³³. Es gab aber bereits Überlegungen und Planungen für weitere Autobahnen und Bundesstraßen. Die „nördliche Entlastungsstraße“ war als B 326 vom Bund übernommen worden, 1963 begann in Wuppertal-Nord der Bau. Eine weitere Autobahn sollte zur Entlastung der A 3 von Mülheim entlang der Wuppertaler Stadtgrenze im Westen (Vohwinkel, Cronenberg) weiter ins Bergische führen (A 113/ A 31). Die B 224 sollte, auf neuer Trasse autobahnähnlich ausgebaut, von Essen/Velbert über das neue Kreuz in Sonnborn bis nach Müngsten führen und kurz vorher in die neue Autobahn einschleifen. Im Osten sollte eine neue B 51 eine bessere Verbindung von Wuppertal-Nord nach Bochum schaffen. Aus dieser Planung wurde die A 43. Zudem sollte die Bundesstraße 7 auf der gesamten Strecke von Hagen nach Düsseldorf neu trassiert und nach den damaligen Überlegungen von Wuppertal-Nord nördlich der damaligen Stadtgrenze (Dönberg / Obensiebeneick) nach Westen Richtung Düsseldorf (und weiter bis Venlo) geführt werden. Damit wäre das Stadtgebiet sehr engmaschig in des übergeordnete Straßennetz eingebunden worden.

Das Grundgerüst der Verkehrsplanung bilden weiterhin die in der Vergangenheit entwickelten tangentialen Längsachsen und Querverbindungen, um so innerhalb des Stadtgebietes eine Entflechtung der hauptsächlich durch die Talsohle fließenden Verkehrsströme und eine "Vorsortierung" des ein und ausfließenden Verkehrs bereits vor den Stadtzentren zu erreichen. Die Talstraße ist zwar in einzelnen Abschnitten fertig gestellt (Bundesallee, Höhe, Oberbarmen östlich der Schwarzbach), oder doch im Bau (Knoten Döppersberg 1955-65), wesentliche Ausbaumaßnahmen stehen aber immer noch aus (vor allem Tannenbergtkreuz, Haspel, Knoten Alter Markt, Berliner Str.). Die wichtigste Entlastungsfunktion hat weiterhin die frühere "nördliche Entlastungsstraße" und nunmehrige B 326. Sie hat inzwischen im östlichen Teil ihren endgültigen Trassenverlauf gefunden, während im Raum Vohwinkel noch

³⁰ Rechtskräftig wurde der Flächennutzungsplan nach der Genehmigung durch den Regierungspräsidenten und Veröffentlichung am 30.6.1967.

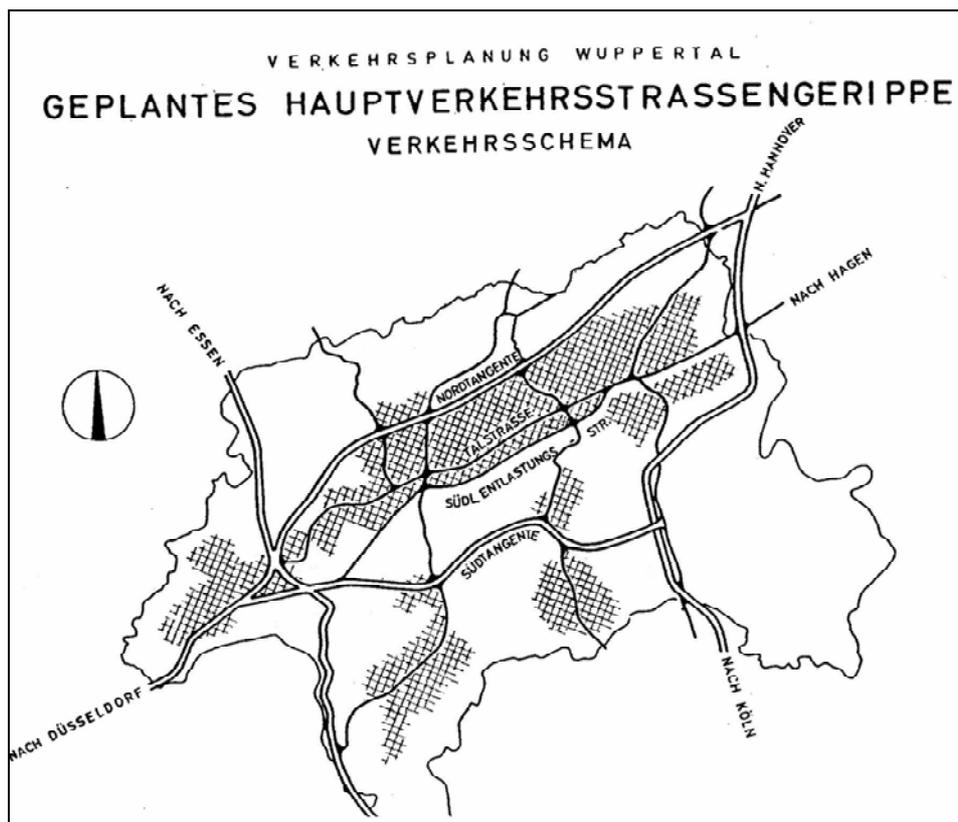
³¹ Vgl. Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal, Erläuterungsbericht, S. 119-160.

³² Vgl. ebenda, S. 137 ff.

³³ Die Autobahn Leverkusen-Kamen war 1956 bis zur Anschlussstelle W.-Süd freigegeben. Am 25.1.0.1960 wurde der Abschnitt bis Hagen freigegeben, 1963 war auch das letzte Teilstück Unna-Hagen fertiggestellt.

heftig um den Trassenverlauf südlich oder nördlich der Siedlungsgebiete entlang gestritten wird. Aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung und der Verkehrsführung der B 326 vom Autobahnkreuz Wuppertal-Nord über das Autobahnkreuz Hilden nach Düsseldorf, die einen starken "eigenen" Fernverkehr erwarten lässt, wird aber von der Verkehrsplanung davon ausgegangen, dass die B 326 selbst bald stärker belastet sein könnte als erwartet und die Entlastungsfunktion deshalb nicht mehr in dem früher angenommenen Maße wahrnehmen kann. Deshalb werden nach ihren Vorstellungen ergänzende Entlastungsstraße südlich der Talsohle erforderlich. Dies ist einmal die bereits im Leitplan konzipierte "südliche Entlastungsstraße" mit Verlauf auf den vorhandenen Straßenzügen südlich der Eisenbahnhauptstrecke, u.a. mit dem "Abstieg Bendahl" mit der Ronsdorfer Str. und der Talstraße verknüpft. Zusätzlich wird eine sog. "Südtangente" entwickelt, die die Bau- und Geschäftsgebiete der Innenstadt vermeidet und die südlichen Stadtteile direkt mit dem Westen und dem überörtlichen Autobahnnetz verbindet. Dies wird erreicht durch eine Trassenführung, die für die "südliche Entlastungsstraße" einen Tunnel durch dem Kiesberg anstelle der bisherigen Umfahrung im Verlauf des Schwarzen Weges vorsieht und Überbrückung des Wupper-Tales mit Anschluss an die Südtrasse der B 326. Auch die "Südtangente" führt von diesem Abzweig als neue L 418 auf die Südhöhen. Das Grundraster ist also zu diesem Planungszeitpunkt um eine Längsachse oder Tangente erweitert worden. Zugleich ist damit ein "Verteilerring" in Form eines Tangentenringes um die Stadt konzipiert worden, der die Siedlungsgebiete weitgehend von Durchgangsverkehren entlasten und den innerstädtischen Verkehr auf den Quell- und Zielverkehr reduzieren soll.

Abb. 8: Schema der Verkehrsplanung im Flächennutzungsplan 1963 (1967)



Die Südtangente (L 418) wurde in einer eigenen Broschüre 1963 dargestellt und begründet³⁴. Der Rat der Stadt hatte mit dem Beschluss über den Flächennutzungsplan 1963 auch diesen darin enthaltenen Straßenzug beschlossen. In Verhandlungen mit Bund und Land hatten diese zugesagt, im Anschluss an die B 326 (Südumgehung Vohwinkel) eine Straßenverbindung über das Tal der Wupper bei Buchenhofen nach Elberfeld (Kiesbergtunnel als Teil der "südlichen Entlastungsstraße") und entlang der Eisenbahnstrecke Steinbeck-Cronenberg

³⁴ Vgl. Verkehrsplanung Wuppertal: Südstraßenzüge, Wuppertal 1963, 3. Aufl. 1975.

zum Theishahn (Südtangente, L 418) zu bauen und diesen Straßenzug kurzfristig in die Finanzierung aufzunehmen³⁵. Der Abschnitt B 326 - Kiesbergtunnel - Elberfeld wird 1965 - 1970 gebaut. Am 2.10.1970 wird mit der Fertigstellung des Kiesbergtunnels dieser Streckenabschnitt der "südlichen Entlastungsstraße" für den Verkehr freigegeben. Von der "Südtangente" (L 418) wurde der Abschnitt Hahnerberg/Müllverbrennungsanlage (MVA) bis Lichtscheid 1982 - 1989 gebaut. Der Abschnitt vom Kiesbergtunnel zur MVA ist seit 1973, als die Bürgerinitiative "Rettet das Burgholz" innerhalb weniger Monate 35.000 Unterschriften sammelte, trotz mehrfacher Zustimmung des Rates (erstmalig 1973) und rechtskräftiger Planfeststellungsbeschlüsse (1979/1982) heftig umstritten. Seit 1984 wird der Bau als Tunnel im Bereich Burgholz geplant, ausgebaut wurde der Tunnel schließlich ab 2002 und eröffnet am 30.3.2006.

Die im Flächennutzungsplan dargestellte Verkehrsplanung befasst sich auch mit der Entwicklung des ÖPNV³⁶. Die WSW hatten in den 50er Jahren ihr weitmaschiges, aber mit unterschiedlichen Systemen betriebenes Straßenbahnnetz um 90 km reduziert und auf Buslinien umgestellt, zunächst vor allem mit 69 km Gesamtlänge Strecken in den Außenbereichen zu den Nachbargemeinden. Dieser Abbau von Straßenbahnstecken entsprach den Zielen der Verkehrsplanung, die nur noch in den besonders fahrgastintensiven Streckenabschnitten der Talsohle eine Zukunft für die Straßenbahn sah. Für die Straßenbahn wurden von WSW und Verkehrsplanung aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, der Sicherheit und der Schnelligkeit des Verkehrs ein eigener Gleiskörper für unbedingt erforderlich gehalten. Dies war aber im wesentlichen nur auf der neuen breiten Talstraße möglich, eine entsprechende Verbreiterung anderer Hauptstraßen oder die Planung eigener Trassen war nicht vorgesehen, bei dem inzwischen erfolgten Wiederaufbau wohl auch nur noch schwer durchsetzbar und finanzierbar. Strecken in Straßen ohne eigenen Gleiskörper sollten, da sie den Verkehrswert der Straßen herabsetzten, stillgelegt und durch Buslinien ersetzt werden. So war denn auch bereits eine weitere Reduzierung des Straßenbahnnetzes um rd. 22 km geplant (Stand 1961).

Grundgerüst des Wuppertaler ÖPNV-Netzes waren dieser Grundsatzentscheidung entsprechend die Märkische Eisenbahnstrecke, deren Elektrifizierung anstand und auf der seit 1966 auch eine S-Bahn-Linie Mönchengladbach-Hagen angedacht war (Generalverkehrsplan NRW) sowie Schwebbahn und Straßenbahn in der Talsohle, während Buslinien die Nord-Süd-Zubringer zu dieser zentralen Verteilerachse darstellen. Für die Schwebbahn als wichtigstes Verkehrsmittel wurde eine Modernisierung gefordert, ansonsten sollten vor allem die Umsteigemöglichkeiten in den großen Verknüpfungspunkten attraktiver ausgestaltet werden.

Tatsächlich werden bis 1970 die Straßenbahnlinien nach Schwelm, Nächstebreck, Ronsdorf, Cronenberg, Remscheid und Solingen stillgelegt. Das Netz war damit von ehemals 176 km auf einen Restbestand von nur noch knapp 26 km reduziert, der kaum noch wirtschaftliche zu betreiben war. Erst ab Mitte der 70er Jahre, als es dafür eigentlich längst zu spät ist, beginnt eine heftige Grundsatzdebatte um den Erhalt der Straßenbahn.

Auch der Fußgänger begann eine eigene Rolle in der Verkehrsplanung zu spielen. Anfang der 1960er Jahre wurden in Stadtzentren zunächst einzelne Einkaufsstraßen zu „Fußgängerstraßen“ umgebaut, d.h. Straßen, in denen die strikte Zuordnung der Flächen für die Verkehrsflächen aufgehoben wurde und der Passant nicht mehr nur auf den (i.d.R. schmalen) Bürgersteig verwiesen ist, sondern die Verkehrsfläche zumindest gleichberechtigt oder auch allein nutzen kann. Bereits 1960 wurde so ein Teil des Werth in Barmen zur „Fußgängerstraße“ umgebaut.

Mitte der 1960er Jahre wurde dann von der Verkehrsplanung das Konzept einer größeren „Fußgängerzone“ für die Innenstadt von Elberfeld und später auch für Barmen erarbeitet und

³⁵ Vgl. ebenda.

³⁶ Vgl. Erläuterungsbericht, a.a.O., S. 148 - 154.

zur Diskussion gestellt³⁷. Nach einem heftigen Diskussionsprozess auch mit den Einzelhändlern entsteht in Elberfeld in den Jahren 1967 bis 1971 zwischen Wupper, Morianstraße, Neumarkt- und Kasinostraße einer der ersten großen Fußgängerbereiche der Bundesrepublik. Ab etwa 1970 werden auch in der Barmer Innenstadt zwischen Werth und Höhne die Straßen zur Fußgängerzone umgebaut.

In den 1960er Jahren wurden die folgenden Straßen gebaut oder ausgebaut:

- Überregional: - B 326/A 46: - 1963 Baubeginn in Wuppertal-Nord;
 - bis 1966 Fertigstellung 1. Bauabschnitt bis Wichlinghausen;
 - bis 1968 Fertigstellung bis Elberfeld;
 - 28.11.72 erstmals nach (Teil-)Freigabe des Sonnborner Kreuzes durchgehend befahrbar;
 - 1974 Fertigstellung.
 - B51/A43: 12.12.1969 Freigabe der Autobahn Wuppertal-Nord – Bochum.
- Stadtstraßen: Talstraße: - 1960 – 1962 Tannenbergsstraße – Ohligsmühle;
 - 1960 – 1963 Friedrich-Engels-Allee von Kluse bis Eiland;
 - 1961 – 1962 Friedrich-Engels-Allee (Spinnstr. bis Stresemannstr.:
 - 1962 – 1967 Ausbau des Verkehrsknotens Alter Markt;
 - 1962 – 1966 Ausbau des Tannenbergnotens;
 - 1962 – 1967 Berliner Straße von Bachstraße bis Wupperf. Markt;
 - 1963 – 1967 Berliner Straße von Wupperf. Markt bis Langobardenstraße;
 - 1965 – 1967 Ausbau des Haspeler Kreuzes;
 - 1967 – 1968 Bau des Berliner Platzes;
 - 1969 – 1972 Friedrich-Engels-Allee von Martin-Luther-Straße bis Engelsstr.
 - „südliche Entlastungsstraße“: 1965 – 1970 Kiesbergtunnel (eröffnet 2.10.1970)
 - Wittensteinstr.: 1963–1964 Fertigstellung mit Neubau des Anschlusses an die Siegesstraße.
 - Clef/Heckingh. Str.: 1963 – 1966 Ausbau von Fischertal bis Heidter Berg;
 1969 – 1971 von Brändström Straße bis Werléstraße.
 - Südring: 1960 – 1965 Ausbau Bahnhofstraße;
 1960 – 1971 Ausbau Südstraße/Kleeblatt/Blankstraße.
 - Humbugstr.: Zwischen 1962 und 1967 mit dem Ausbau Alter Markt.

Der letzte noch zum Ausbau ausstehende Teil der Talstraße, der so genannte „historische“ Teil der Friedrich-Engels-Allee (zwischen Unionstraße und Plüschowstraße), wurde nicht mehr ausgebaut, nach dem Bauderzernent Prof. Hetzelt bei der Feier zur Fertigstellung des Alten Marktes am 30.10.1967 den Verzicht auf diesen letzten Bauabschnitt angeregt hatte. Nach zehnjähriger Debatte beschloss der Rat am 30.10.1978 die Erhaltung dieses Teils der Friedrich-Engels-Allee³⁸.

Ende dieses Jahrzehnts (1969) fahren in Wuppertal über 87.000 Kraftfahrzeuge, ihre Zahl hat sich in diesem Zeitraum fast verdoppelt. Den ÖPNV benutzen knapp 69.000 Fahrgäste, ein Rückgang um über 23.000 beförderte Personen (-25%).

2. Generalverkehrsplanung 1970/75

Der Flächennutzungsplan dokumentiert den Einstieg in eine Generalverkehrsplanung mit ihren neuentwickelten wissenschaftlichen Analyse- und Prognoseinstrumenten, die nun die Berechnung von Modellvarianten ermöglichen. Prognostizierte Verkehrsaufkommen werden anhand vorgegebener Verhaltensmuster auf Straßennetze verteilt und zu Belastungswerten komprimiert. Zu hohe Belastungen, die die Leistungsfähigkeit von Netzteilen überschreiten, führen zur Planung neuer Entlastungsstraßen, um dem errechneten Verkehrsinfarkt vorzubeugen. Dem Verkehrsaufkommen als Bedarf muss Raum gegeben werden, wenn nicht Entwicklungschancen für die Stadt behindert werden sollen, die reibungslose Abwicklung

³⁷ Stadt Wuppertal: Verkehrsplanung Wuppertal: Fußgängerbereich Elberfelder Innenstadt. Wuppertal 1965.

³⁸ Vgl. Drucksache 132/78.

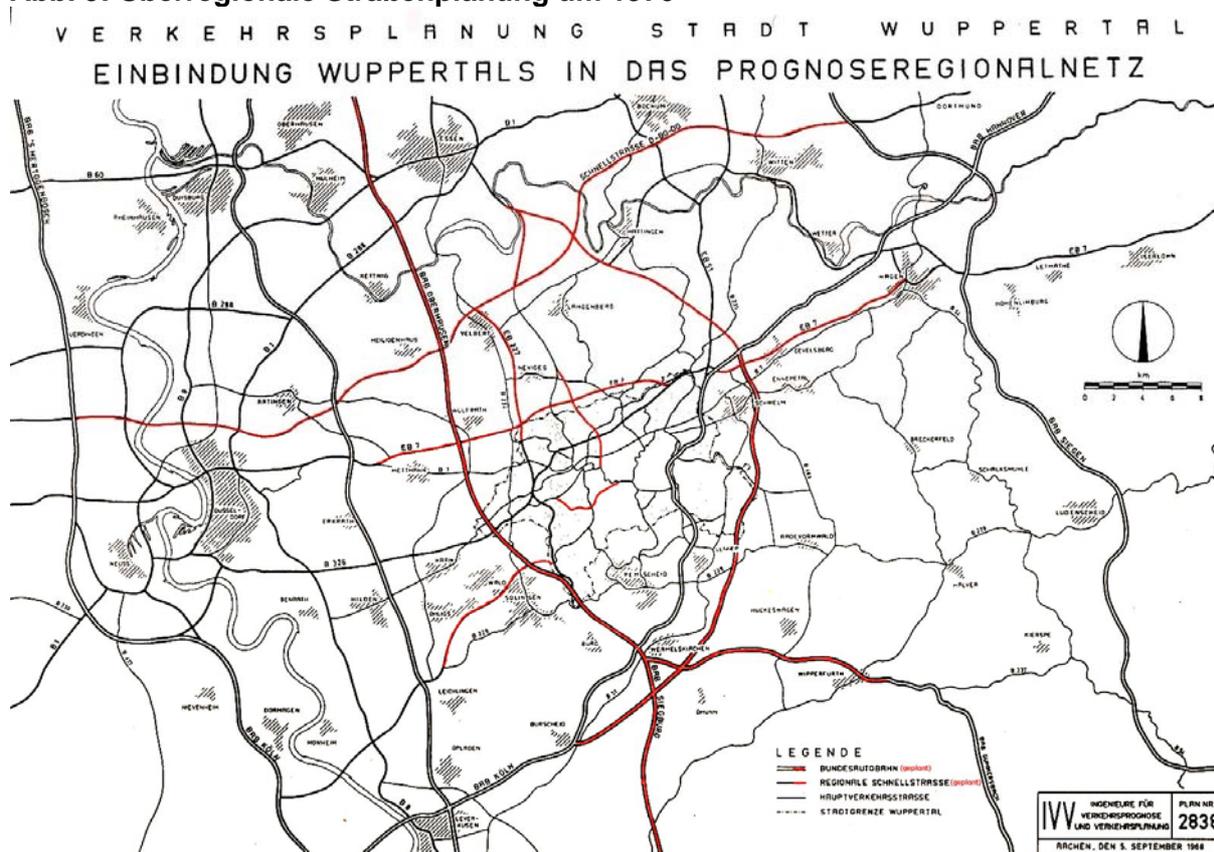
aller Verkehrsbedarfe wird nach wie vor als ein wesentlicher Faktor für die Standortgunst einer Stadt gesehen.

An einem neuen Generalverkehrsplan wird von 1964 bis 1970 gearbeitet. Auftragnehmer ist die IVV - Ingenieure für Verkehrsprognose und Verkehrsplanung Aachen von Prof. Mäcke. Die methodischen Grundlagen, Diagnosen und Prognosen sowie die Ergebnisse sind in mehreren Bänden zusammengestellt³⁹. Ausgangspunkt ist der geltende Flächennutzungsplan. Über die darin getroffene Annahme über das Bevölkerungswachstum hinaus (450.000 Einwohner) wird in der Generalverkehrsplanung von einer langfristigen Zunahme der Bevölkerung auf 470.000 Einwohner, von einer Zunahme der Beschäftigtenzahlen auf 230.000 und ein Anwachsen des Kraftfahrzeugbestandes auf 156.000 („Vollmotorisierung im planerischen Endzustand“) ausgegangen⁴⁰.

Die Straßenplanung

Das übergeordnete Straßennetz der geplanten Autobahnen und Bundesstraßen hat sich nochmals erweitert. Als Entlastungsstraße für die A 3 konkretisiert sich im Westen eine A 113/A 31. Hier bemüht sich der Landschaftsverband Rheinland im Auftrage des Bundes ab 1967 um die Freihaltung der Trasse im Bereich Vohwinkel, 1973 wird formal auch die Linienführung festgelegt⁴¹. Im Osten der Stadt ist eine neue Entlastungsautobahn für die A 1 entwickelt worden, die östlich Wermelskirchen-Beyenburg-Schwelm verlaufen soll. Im Bau und

Abb. 9: Überregionale Straßenplanung um 1970



³⁹ Vgl. IVV: Generalverkehrsplan der Stadt Wuppertal. Teil 1: Grundlagen zum Generalverkehrsplan 1966/67
 Teil II: Prognosen zum Generalverkehrsplan 1966/67
 Teil III Ergebnisse der Generalverkehrsplanung 1969/69.

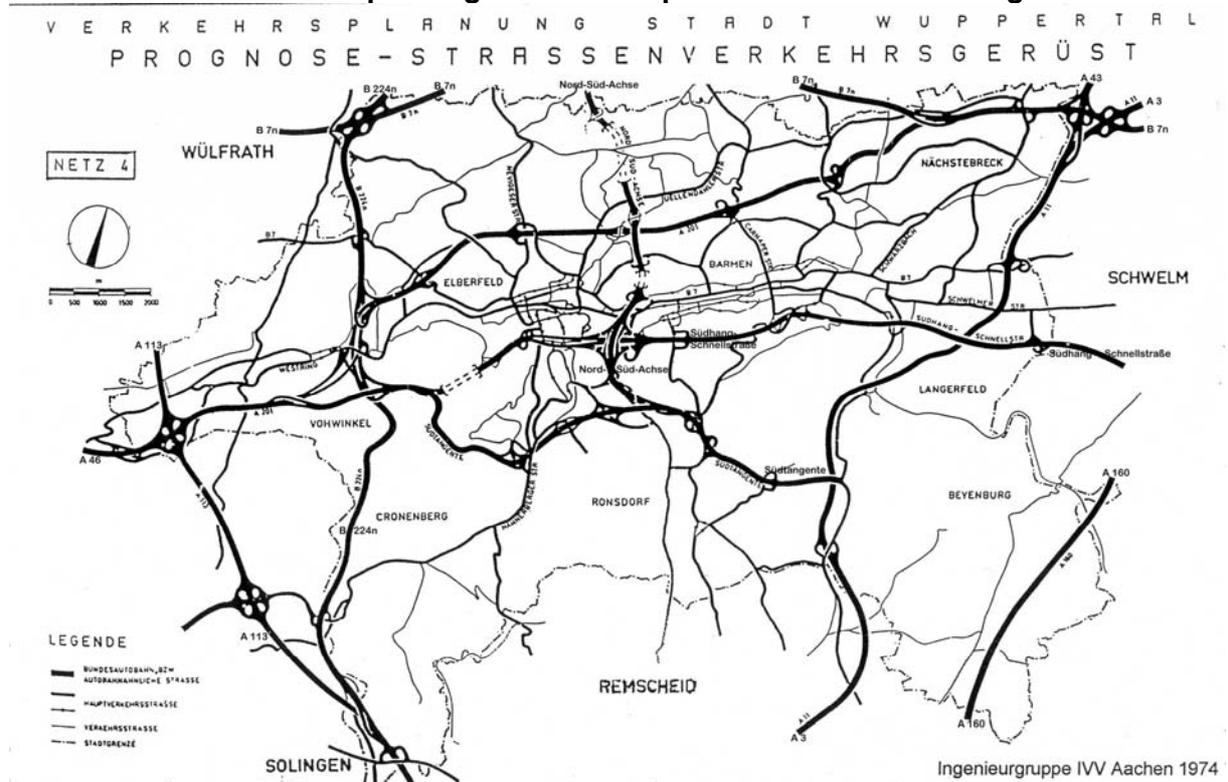
⁴⁰ Vgl. ebenda, Teil II, Textband S. 2 ff.

⁴¹ Die Festlegung der Linienführung ist eine rechtliche Planungsfestlegung, die eine andere Grundstücksnutzung insbesondere deren Bebauung verhindert. Die Stadt Wuppertal hat sich seit 1974 ablehnend zur A 113/A 31 geäußert, weil auch die eigenen Planungen im Raum Vohwinkel behindert wurden. 1976 wurde sie vom Bundestag in der Dringlichkeit zurückgestuft, was im Planungsalltag als Vorstufe zur Aufgabe der Planung angesehen wurde. Der Beschluss zur Linienfestlegung wurde allerdings am 10.4.1981 vom Bundesverkehrsministerium aufgehoben.

1972 mit der Freigabe des Sonnborner Kreuzes durchgehend befahrbar ist die B 326. Geplant ist weiterhin die neue B 224, die im Sonnborner Kreuz mit der B 326 verknüpft und entlang der Wupper nach Müngsten bis zur Einschleifung in die geplante A 113/ A 31 weiter geführt werden soll. Nördlich der alten Stadtgrenze und den Siedlungen Dönberg und Obensiebeneick ist die neue B 7 geplant, die im Osten vor Wuppertal-Nord in die B 326 einschleifen und im Westen im Bereich Aprath die neue B 224 kreuzen soll⁴². Im Norden ist 1969, die neue B 51 (A 43) fertiggestellt worden. Bei Realisierung dieses Straßennetzes sind aus Sicht der Verkehrsplanung ausreichende Verkehrsverbindungen zum Ruhrgebiet, zur Rheinschiene und ins Bergische hinein gegeben, um Wuppertal gute Voraussetzungen für die notwendige Einbindung der Wirtschaft in die wachsenden weltwirtschaftlichen Verflechtungen und Austauschbeziehungen zu bieten und damit auch die Chancen für die Entwicklung seiner Wirtschaft zu gewährleisten.

Auf dieser Basis wird die Entwicklung des innerstädtischen Straßennetzes geplant. Das Grundraster der bisherigen Planung wird wieder aufgenommen. Ost-West-Achsen sind die B 7 im Tal, die B 326 im Norden, sowie die "südliche Entlastungsstraße" stadtnah am Südhang (mit Abstieg Bendahl) und die Südtangente auf den Südhöhen, beide über das 1970 bis zum Kiesberg fertiggestellte Anschlussstück mit der B 3.26 verbunden. Die wesentlichsten Querverbindungen sind die Straßenzüge Haupt-/Hahnerberger-/Cronenberger Str./Steinbeck-/Hoeft-/Tannenbergs-/Briller-/ Nevigeser Str. und Ronsdorfer Str./ Abstieg Bendahl mit Gathe-/Uellendahler Str, sowie Park-/Lichtenplatzer Str./Fischertal/Steinweg/Carnaper-/Hatzfelder Straße. Das verkehrsplanerische Problem ist neben der verminderten Entlastungsfunktion B 326 die geringe Leistungsfähigkeit der „südlichen Entlastungsstraße“ (zweispurige Straßen durch dicht bebaute Wohngebiete) und die talferne Lage der Südtangente, die vorwiegend dem Anschluss der Stadtteile auf den Südhöhen an das übergeordnete Regionalstraßennetz dient. Hinzu kommt die wachsende Belastung der wichtigen Knoten Döppersberg und Alter

Abb. 10: Generalverkehrsplanung 1970/75 - Geplantes Straßenverkehrsgerüst



⁴² Die EB 7 wird noch einige Jahre weiter geplant. 1985 wenden sich alle betroffenen Gemeinden Wuppertal und Mettmann sowie der Landschaftsverband Rheinland gegen die weitere Planung. Im Januar 1986 beschloss der Bundestag den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1986-1990, in dem die EB 7 nicht mehr enthalten war – sie war damit „gestorben“.

Markt. Aufgrund der Prognose des zu erwartenden Verkehrsaufkommens wird deshalb erwartet, dass die Dimension dieses Verkehrsnetzes langfristig nicht ausreichend sein wird. Es wird demzufolge vorgeschlagen, zur langfristigen Problembewältigung großzügigere neue Lösungen zu planen.

Die Lösungsvorschläge im Generalverkehrsplan sehen nun vor, zur Entlastung der Talstraße erstens die "südliche Endastungsstraße leistungsfähiger auszugestalten, nämlich anbaufrei und mit vier Fahrspuren. Sie wird damit zu einer zweiten Stadtautobahn, der Südhängschnellstraße vom Kiesbergtunnel bis zum Anschluss an die östlich Schwelm geplante Entlastungsautobahn (A 160) und würde oberhalb der Bebauung in Tunneln durch die Hügel und auf Brücken über die Täler führen müssen.

Zusätzlich wird zweitens auch **Abb. 11: Talquerung der geplanten Nord-Süd-Verbindung**

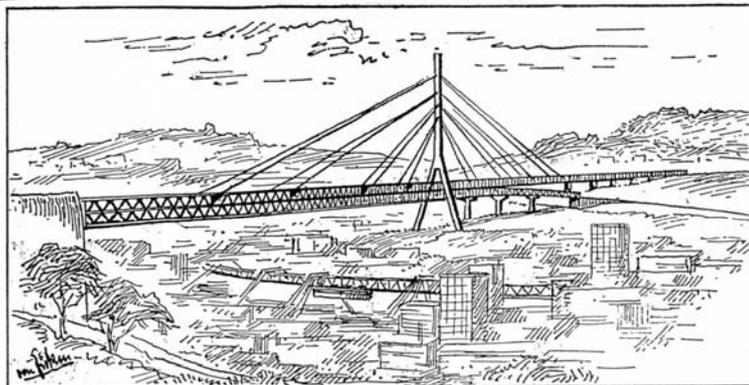
eine neue Querachse vorgeschlagen. Im Raum Neviges plante der Landschaftsverband den Neubau einer Straße (L 430), die von der geplanten neuen Dü-Bo-DO Autobahn (A 44) bis zur Stadtgrenze im Bereich Untensiebeneick führen sollte. Diese Straßenplanung wurde verlängert bis zum "Abstieg Bendahl" und könnte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

Der "Abstieg Bendahl" wuchs sich mit dieser Planung zu einem veritablen Autobahnkreuz mitten in der Stadt aus. Entlastet würden dabei die stark belasteten Knoten, vor allem auch der Döppersberg und die bisher darauf zu führenden Querverbindungen. Im Osten der Stadt wird in Konsequenz der aus der Nächstebreck Planung entstehenden zusätzlichen Belastung die B 51, die bisher in der dicht bebauten Schwarzbach liegt, mit einer neuen Trassenführung parallel zur Autobahn geplant⁴³.

Im Osten der Stadt wird in Konsequenz der aus der Nächstebreck Planung entstehenden zusätzlichen Belastung die B 51, die bisher in der dicht bebauten Schwarzbach liegt, mit einer neuen Trassenführung parallel zur Autobahn geplant⁴³.

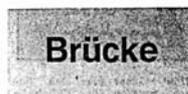
Mit dieser neuen Erweiterung des Grundrasters hatte die Straßenplanung ihren absoluten Höhepunkt erreicht. Dabei muss gesehen werden, dass dies kein Spezifikum der Wuppertaler Verkehrsplanung war, denn auch für das regionale, übergeordnete Straßennetz war in

General-Anzeiger 30.9.1971



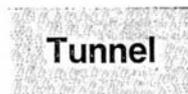
Mit neuem Tunnel und Brücke quer durch und über Wuppertal

Planskizzen für die zukünftige Nord-Süd-Verbindung liegen vor



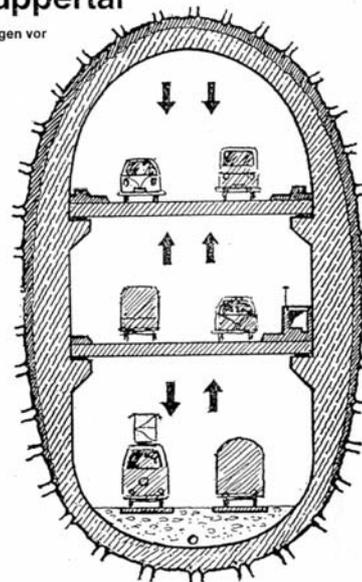
Brücke

Von einem 90 Meter hohen Pfeiler wird die zwei- oder dreilagige Brücke getragen. Unten fährt die Eisenbahn, darüber die Autos.



Tunnel

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



⁴³ Die von 1968 bis 1972 geplante Großsiedlung Nächstebreck wird 1972 vom Rat abgelehnt, die neue, B 51 wird aber trotzdem 1983-88 gebaut.

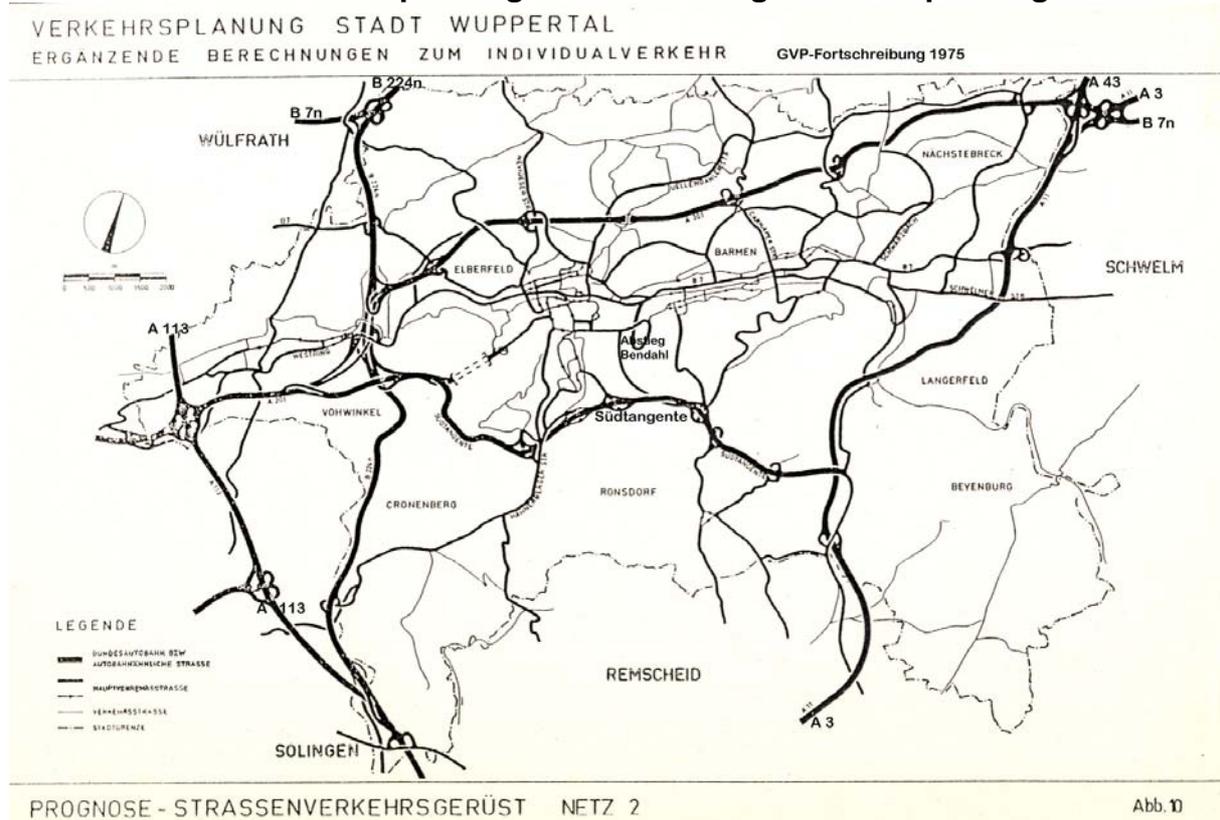
vergleichbarem Maße eine Erweiterung des Autobahn- und Bundesstraßennetzes geplant. Es war eben die Zeit, in der Bundesverkehrsminister Leber als Ziel verkündete, dass es niemand weiter als 10 km zum nächsten Autobahnanschluss haben sollte. Es galt in der Verkehrsplanung immer noch die Zielsetzung, den wachsenden Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen, die verkehrsgerechte Stadt anzustreben.

1970 trug Prof. Mäcke. die Ergebnisse der Generalverkehrsplanung im Rat vor. Eine abschließende Beschlussfassung erfolgte jedoch nicht.

Die neu entwickelte "Nord-Süd-Achse" ebenso wie die „Südhangschnellstraße" erleben eine relativ kurze, aber durchaus intensive Planungszeit. 1970 wird die "Nord-Süd-Achse" mit der zu dieser Zeit beginnenden Planung der S-Bahn Wuppertal-Essen verknüpft. Es wird hier die Chance gesehen, eine neue direkte Bahnverbindung zwischen Wuppertal-Elberfeld und Essen ohne den Umweg über Vohwinkel herstellen zu können, wenn die vorgesehene Straßen-trasse auch als Trasse für eine Schienenverbindung dienen könnte. Das Land drängt hierbei Bundesbahn und Stadt zu einer gemeinsamen weiteren Planung. Im November 1970 beschließt der Rat die Vergabe entsprechender Planungsaufträge, wobei sich die DB an den Kosten beteiligt. Im August 1971 werden erste Ergebnisse vorgestellt. Sie sehen dreistöckige Tunnel unter dem Westfalenweg und unter der Hardt sowie entsprechende Brücken über das Tal vor. Über dem Gefängnis Bendahl, das zu dieser Zeit gerade von der Wicküler-Brauerei zu Erweiterungszwecken gekauft wird, soll die zweigleisige S-Bahn-Trasse aus der 50 m über der Wupper liegenden Brücke, die weiter zum "Abstieg Bendahl" und der dort vorgesehenen Kreuzung mit der "Südhangschnellstraße" führt, in die vorhandene Eisenbahnstrecke eingeschleift werden. Die Kosten des Projekts werden auf 400 - 500 Mio. DM geschätzt. In den Tageszeitungen tauchen futuristische Bilder dieser Brücken auf. Eine ernsthafte Diskussion über die Weiterführung der Planung findet nun aber nicht mehr statt, nachdem die Konsequenzen dieser Planung so drastisch vor Augen geführt wurden. Kein verantwortlicher Planer und Politiker vermag sich eine Realisierung und Finanzierung eines solchen, auch das Stadtbild verändernden Projektes mehr vorstellen. Die Vorentwürfe der Planung sind Ende 1973 fertiggestellt, werden aber bereits nicht mehr öffentlich vorgestellt und diskutiert. Über das Projekt „Nord-Süd-Achse" wird seither nicht mehr gesprochen.

Im Gegensatz zur "Nord-Süd-Achse" führt die vorgeschlagene "Südhangschnellstraße" umgehend zu lautstarken Protesten Betroffener. Es protestieren neben Bürgervereinen und Bürgern u.a. auch der Barmer Verschönerungsverein, der seine Anlagen zerstört sieht, und die Firma Dr. Kurt Herberts, die ihre Betriebsstätte Christbusch und das Anwesen des Senior-Chefs beeinträchtigt sieht. Es wird daraufhin auf Anregung des Stv. Karl-Otto Dehnert (FDP) untersucht, ob die Trasse zur Schonung der Erholungsgebiete nicht aufgeständert über die DB-Strecke geführt werden könnte. Dies wird allerdings als zu teuer und schwierig verworfen. Ende 1972 wird von IVV und der Verwaltung nochmals die Verkehrsplanungskonzeption diskutiert. Die „Südhangschnellstraße" wird dabei weiterhin als notwendige Entlastungsstraße angesehen, die in erster Priorität bis zum "Abstieg Bendahl", dann später bis zum Fischertal und der letzte Abschnitt langfristig angegangen werden sollte. Die Kosten werden auf insgesamt 500 Mio. DM geschätzt. In der politischen Diskussion wachsen nun allerdings inzwischen die Zweifel, ob dieses Projekt notwendig und durchsetzbar ist. Und 1973 wird dann zwar noch ein Grundsatzbeschluss zum Bau des "Abstiegs Bendahl" (im Zusammenhang mit dem Ausbau der Ronsdorfer Str.) gefasst (4.6.1973), zur "Südhangschnellstraße" beschließt der Rat aber einstimmig, dass auf dieses Vorhaben verzichtet werden solle, wenn die L 418 gebaut werde (17.12.1973). Dieser Vorbehaltsbeschluss führt dazu, dass weiterhin Grundstücke im möglichen Trassenverlauf freigehalten werden, zumal in den folgenden Jahren der Bau der L 418 vom Rat selbst zeitweise in Frage gestellt wurde. Für die "Südhangschnellstraße" werden z.B. Grundstücke am Weidenplatz erworben und eine Trasse in Langerfeld im Bereich des Bebauungsplanes Tönnesstraße freigehalten, Ende 1974 wird dann aber dieser Bebauungsplan vom Rat beschlossen und damit dann auch die Ablehnung der "Südhangschnellstraße" deutlich gemacht. Seither stand auch dieses Vorhaben, zumindest ab Bendahl, nicht mehr zur Debatte.

Abb. 12: Generalverkehrsplanung Fortschreibung – Straßenplanung 1975



Die Anfang der 70er Jahre veränderten Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung, insbesondere die voraussehbare Abnahme der Bevölkerungszahl anstelle der zuvor angenommenen weiteren Zunahme, sowie die inzwischen erfolgte Ablehnung der beiden vorgeschlagenen Netzergänzungen erforderte eine Fortschreibung und Überprüfung der Planungsergebnisse, die 1975 vorgelegt wurden⁴⁴. Darin wird zwar weiterhin langfristig das Maximalnetz als wünschbar angesehen, weil "sie am besten in der Lage ist, den auf dem Sektor des Individualverkehrs anfallenden Verkehrsbedarf zu bewältigen"⁴⁵. Angesichts der zu erwartenden Schwierigkeiten bei der Realisierung wird jedoch vorgeschlagen, mittelfristig von einem Straßennetz ohne "EB 7" im Norden⁴⁶ und ohne "Nord-Süd-Achse" und "Südhang-schnellstraße" im Stadtgebiet auszugehen (Netz 2). Der "Abstieg Bendahl" ist in diesem Netz als Anbindung der Ronsdorfer Straße an die Talstraße enthalten. Allerdings wird daraufhin gewiesen, dass sich der Verkehrsdruck auf die vorhandenen Verkehrsstraßen verschärfen werde. Langfristig wird daher als Ersatz der Ausbau von Talstraßen, insbesondere der Parallelen zur B 7 sowie von Engstellen in den Querachsen wie Briller Straße und Uellendahler Straße für unvermeidlich angesehen⁴⁷.

Das Netz 2 wurde als Grundlage für die weitere Planung am 17.5.1976 vom Rat beschlossen. Es blieb damit bei dem bereits 1963 im Flächennutzungsplan entwickelten Grundnetz. B 362, L 418/419 und A 1 werden nun als Verkehrs- und Verteilerring um die Stadt gesehen⁴⁸. Zum Schließen dieses Ringes fehlt der Ausbau der L 418, insbesondere hier der neu zu bauende Abschnitt zwischen Kiesbergtunnel und Theishahn.

⁴⁴ Vgl. Generalverkehrsplan der Stadt Wuppertal: Fortschreibung 1975.'

⁴⁵ Vgl. ebenda, S. 48.

⁴⁶ Die Planung der EB 7 wird noch einige Jahre fortgeführt. 1985 wenden sich alle betroffenen Gemeinden sowie der Landschaftsverband Rheinland gegen die Weiterführung der Planung. Im Januar 1985 beschließt dann der Bundestag den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1986 ohne die EB 7 zwischen Aprath und Barmen – das Projekt ist damit „gestorben“.

⁴⁷ Vgl. ebenda, S. 51.

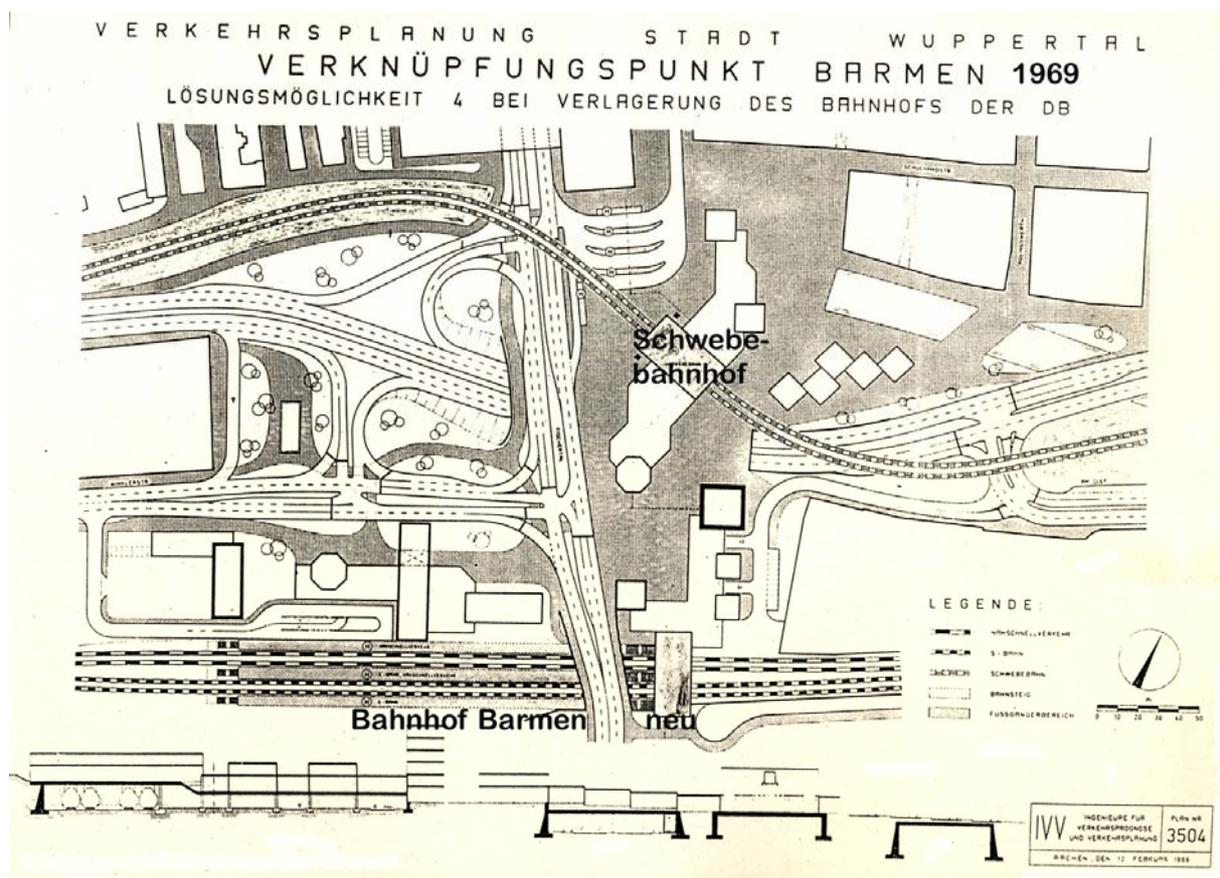
⁴⁸ Vgl. Stadt Wuppertal: Die L 418 schließt den Ring, Wuppertal 1974.

Der öffentliche Personennahverkehr

Der Generalverkehrsplan befasst sich auch mit der Ausgestaltung des ÖPNV. Die Planungskonzeption⁴⁹ sieht die Konzentration auf drei Verkehrsmittel vor: Schwebebahn, Bundesbahn und Busse. Die Rest-Straßenbahn, nach den Stilllegungen der letzten Jahrzehnte nur noch die Tallinie mit Abzweigen zu den Barmer Krankenanstalten, nach Gabelpunkt und nach Wieden wird als nicht mehr notwendige Parallelstrecke zu DB und Schwebebahn gesehen und zur Einstellung vorgeschlagen.

Rückgrat des Netzsystems ist danach vor allem die Schwebebahn. Alle über Buslinien abzuwickelnden Querverbindungen übernehmen neben der direkten Anbindung der Kernstädte insbesondere auch die Aufgabe, die Fahrgäste zu Verknüpfungspunkten mit DB und Schwebebahn zu transportieren. Ihr verkehrsgerechter Ausbau ist deshalb eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren des ÖPNV-Netzes. Für die beiden wichtigsten Verknüpfungspunkte Elberfeld (Döppersberg) und Barmen Alter Markt) werden neue Konzeptionen vorgesehen. Für den Verknüpfungspunkt Alter Markt, wegen der großen Entfernungen zwischen Bahnhof, Schwebebahnhof und den auch noch verteilt liegenden Bushaltestellen besonders ungünstig gelegen, wird eine Verlagerung des Bahnhofs zumindest an die Brücke Fischertal heran, eine Neutrassierung der Talstraße (teilweise als Tunnel) und ein zentraler Busbahnhof vor dem Schwebebahn-Bahnhof entwickelt.

Abb. 13: Planungen für den Verknüpfungspunkt Barmen um 1970



Für Schwebebahn und DB werden die Einführung starrer Fahrpläne, d.h. des Taktverkehrs gefordert. Vorgeschlagen wird auch ein Tarifverbund zwischen allen Verkehrsträgern. Des weiteren soll die Märkische Strecke mit einem besonderen Gleispaar für eine S-Bahn zwischen Mönchengladbach und Hagen (S 8) ausgebaut werden.

⁴⁹ Vgl. Generalverkehrsplan Stadt Wuppertal, Teil 111, S. 17,ff.

In der Fortschreibung des Generalverkehrsplans 1975 werden diese Planungsaussagen, insbesondere auch die Stilllegung der Straßenbahn, bekräftigt. Zusätzlich wird die Einrichtung einer S-Bahn-Linie nach Essen, der Bau von zwei neuen Schwebbahnhöfen (Kluse und Ohligsmühle) vorgeschlagen.

Bei der Behandlung im Rat am 17.5.1976 werden diese Vorschläge auch beschlossen und die Verwaltung beauftragt, die Planung weiter zu betreiben. In einer gesonderten Vorlage hatte die Verwaltung aber auch die Stilllegung der Straßenbahn vorgeschlagen. Auslöser dafür war der geplante Ausbau von Düsseldorfer - und Varresbecker Str. Da die Stilllegung der Straßenbahn als Bestandteil der Generalverkehrsplanung zumindest längerfristig vorgesehen war, sollten nun die Kosten für den Einbau neuer Schienen (und die später notwendig werdende Demontage der Schienen) gespart werden. Damit war der Rat aber (noch) nicht einverstanden. Mit großer Mehrheit, allerdings schon nicht mehr einstimmig, lehnte er die Stilllegung ab und beschloss den Ausbau von Düsseldorfer/Varresbecker Str. mit Straßenbahnschienen. Entsprechend wird die Straße auch 1976-78 ausgebaut. OStD Dr. Rolf Krumm soll sich über diesen Beschluss so geärgert haben, dass er seinen Fahrer anwies, in Zukunft nicht mehr mit ihm über diese Straße zu fahren.

Der Bau der S-Bahn-Strecke von Mönchengladbach über Wuppertal bis Hagen (spätere Bezeichnung S 8) ist seit Mitte der 60er Jahre geplant. Um dem Vorhaben mehr Nachdruck zu verleihen, schließen sich die an der Strecke liegenden Städte und Kreise 1972 in einer "Arbeitsgemeinschaft Ost-West-S-Bahn" zusammen, die in einer 1973 vorgelegten Denkschrift die Notwendigkeit begründet und mit Nachdruck Planung und Bau dieser Linie fordert⁵⁰. Am 18. März 1978 endlich wird der Durchführungsvertrag abgeschlossen. Die Baumaßnahmen können beginnen. Vereinbart wird auch der Verzicht auf konkurrierende Verkehre in den Städten, d.h. Einstellung von parallel zur S-Bahn verlaufende Verkehrslinien. In Wuppertal sind dies Schwebbahn und der größte Teil des verbliebenen Straßenbahnnetzes. Die Schwebbahn steht als wichtige innerstädtische Stadtbahn nicht zur Debatte. Das Argument des Konkurrenzverkehrs spielt allerdings in der beginnenden Debatte um die Stilllegung der Straßenbahn eine Rolle. Die S-Bahn wird schließlich nach 10jähriger Bauzeit am 28. Mai 1988 mit einem großen Eröffnungsfest in Betrieb genommen.

Die Überlegungen zur Verlegung des Bahnhofs Barmen oder auch nur zu einer besseren Verknüpfung blieben zunächst ohne Resonanz, weil Bundesbahn und Bundespost kein Interesse an einer kostenträchtigen Umgestaltung hatten. 1978 werden die Überlegungen vor dem Hintergrund des mit der DB vereinbarten Baus der S 8 Hagen-Mönchengladbach wiederaufgenommen und neue Konzepte entwickelt, die bis in die 80er Jahre zwar diskutiert, aber nicht beschlossen und umgesetzt werden.

Zur Verbesserung des ÖPNV werden in den 1970er Jahren durchgeführt:

Ab Mai 1973 fahren die neuen 28 Großraumwagen der Schwebbahn.

23. Aug. 1977 wird an der Station Zoo/Stadion eine neue Wendeanlage in Betrieb genommen (Kosten: 5 Mio. DM). Da für die Verdichtung des Zubringerverkehrs zum Stadion kein Bedarf (mehr) bestand und die Anlage stark störungsanfällig war, wurde sie kaum genutzt und schließlich wieder abgerissen.

In den 1970er Jahren werden die folgenden Straßen neu gebaut oder wesentlich ausgebaut:

- | | | |
|---------------------------|-------------|--|
| Überregional: L 74 | 1966 – 1975 | Neubau Sonnborner Kreuz bis Müngsten. |
| Stadtstraßen: - Talstraße | 1972 – 1974 | Ausbau Höfen/Dahler Straße. |
| | 1974 – 1976 | Ausbau Kreuzung Dahler Straße/Kohlenstraße. |
| | 1976 – 1978 | Ausbau Jesinghauser Straße. |
| - | 1970 – 1972 | Neubau Sonnborner Ufer |
| - | 1970 – 1972 | Ausbau Westkotter Kreuz. |
| - | 1970 – 1973 | Ausbau Karlstraße/Hochstraße. |
| - | 1972 – 1973 | Oberer Griffenberg u. Max-Horkheimer-Str. (Uni). |

⁵⁰ Vgl. Denkschrift: Die Ost-West-S-Bahn, Jan. 1973

- 1973 – 1975 Briller Straße.
- 1973 – 1975 Märkische Straße.
- 1976 – 1978 Düsseldorfer Straße
- 1977 – 1982 Ausbau Ronsdorfer Straße bis Kronprinzenallee.

1975 war der Gesamtbestand der in Wuppertal gemeldeten Kraftfahrzeuge auf 120.000 gestiegen, hatte sich seit 1960 also wiederum verdoppelt. Die Zahl der im ÖPNV beförderten Personen war auf 67,3 Millionen gesunken, ein Rückgang von 25 Millionen gegenüber 1960.

VI. Integrierte Verkehrsplanung: Verkehrsberuhigung und Rückbau

1. Von der verkehrsgerechten Stadt zum stadtverträglichen Verkehr

1977 wurde dieses Verkehrsplanungskonzept noch auf das neue Planungsgrundraster des Räumlich-Funktionalen Entwicklungskonzeptes⁵¹ übertragen und dargestellt, welche Maßnahmen erforderlich werden, um dessen wichtigste Ziele: Erhaltung- einer funktionsfähigen Bandstruktur, Förderung der Zentrenstruktur und Schaffung guter Verkehrsbeziehungen zwischen den Planungsräumen zu erreichen⁵².

Aber Ende der 70er Jahre haben sich die Vorstellungen über Funktion des Verkehrs in der Stadt und die Ziele der Verkehrsplanung gewandelt. Bis hin zum Generalverkehrsplan ist es oberstes Ziel der Verkehrsplanung, allen zu erwartenden Verkehrsbedürfnissen Rechnung zutragen. Es galt, die Stadt möglichst optimal für den Autoverkehr zu erschließen, um so günstige Standortvoraussetzungen vor allem für die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten für Wuppertal zurückzugewinnen. Mit dem steilen Anstieg des Kraftfahrzeugbestandes und des prognostizierten Verkehrsaufkommens musste auch der Straßenraum durch immer weitergehende Verbreiterungen und neue Straßenplanungen erweitert werden, wollte man diesen Bedürfnissen weiter Rechnung tragen. Um dann schließlich doch feststellen zu müssen, dass mit dem Bau der Straßen dem wachsenden Verkehr gar nicht schnell genug nachzukommen war. Anfang der 70er Jahre hatte in Wuppertal wie überall sonst auch diese Verkehrsplanung ihren Höhepunkt erreicht. Es wurde zunehmend deutlich, dass die Weiterverfolgung des Ziels, die Stadt verkehrsgerecht aus- und umzubauen, erstens nicht zu erreichen war, weil der Verkehr schneller wuchs als das neue Straßen gebaut werden konnten. Und zweitens würde damit schließlich auch die Stadt als urbanes Zivilisationszentrum zerstört werden. In einer verkehrsgerechten Stadt würde man vielleicht noch arbeiten können, aber nicht mehr gern wohnen und leben. Die Diskussion über die Innenentwicklung der Stadt, über den Abbau der Randwanderungen, über die Steigerung der Attraktivität der Innenstädte erreichte auch die Verkehrsplanung. Die Verkehrsplanung, die in der Vergangenheit mit ihren computergestützten Rechenmodellen in den 60er und 70er Jahren weitgehend doch ein planerisches Eigenleben geführt hatte, sollte wieder stärker in eine umfassende Stadtplanung eingebunden werden, integrierte Verkehrsplanung hieß das neue Schlagwort. Zunehmend rückte dabei die Frage in den Vordergrund, wie viel Verkehr die Stadt denn verträgt und wie der Verkehr stadtverträglich organisiert werden kann. Begrenzung des Straßenraums, der Verzicht auf den weiteren Ausbau des Straßennetzes und die Begrenzung der Bewegungsfreiheit des Autos auf der einen Seite sowie die stärkere Förderung des ÖPNV auf der anderen Seite sind die Ansatzpunkte für eine veränderte Verkehrspolitik seit Anfang der 80er Jahre. Zwar wird dann die Ronsdorfer Straße 1977 - 1982 noch entsprechend den bisherigen Vorstellungen vierspurig ausgebaut. Auch die Briller Str. war ab Ottenbrucher Str. 1973 - 1975 ausgebaut worden ebenso wie die Nächstebrecker Str. (B 51) 1983 - 1988 neu-gebaut worden war. In Frage gestellt wird aber bereits der Ausbau des letzten Abschnitts der

⁵¹ Vgl. H. Heyken: Planungskonzeptionen für Wuppertal nach 1945 (unveröff. Manuskript).

⁵² Vgl. Verkehrsplanung Wuppertal: Generalverkehrsplan Wuppertal im Rahmen des Räumlich-Funktionalen Entwicklungskonzeptes. Wuppertal 1977.

Friedrich-Engels-Allee seit Ende der 60er Jahre⁵³, der Bau der Südtangente (Bürgerinitiative "Rettet das Burgholz" seit 1973), insbesondere der Abschnitt Kiesbergtunnel - Theishahn (L 418) sowie der Bau des Abstiegs Bendahl seit Anfang der 80er Jahre.

Am Beginn dieser neuen Sichtweise des Verkehrs steht in Wuppertal allerdings die heftige Debatte und schließlich am 26.9.1983 der Beschluss des Rates zur Stilllegung des verbliebenen Straßenbahnnetzes. 1981 war eine von WSW und Verwaltung erarbeitete "neue Konzeption für den öffentlichen Personennahverkehr in Wuppertal"⁵⁴ vorgelegt worden, in der aus Gründen der Wirtschaftlichkeit erneut die Stilllegung der Straßenbahn, verbunden mit einer Reihe von Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV vorgeschlagen werden. Der Stilllegungsbeschluss war der konsequente Schlusspunkt einer Politik, die von den WSW seit den 50er Jahren mit dem Ersatz von Straßenbahnlinien durch Buslinien betrieben worden war. Nun war der Betrieb der restlichen Linien zu teuer geworden. Da andererseits sich niemand eine rigorose Kehrtwende mit einem Ausbau des Straßenbahnnetzes auf eigenem Gleiskörper auch außerhalb der Talstraße und die Finanzierung solch eines Konzeptes vorstellen konnte, war zu diesem Zeitpunkt eine andere als die Stilllegungsentscheidung wohl nicht mehr zu treffen.

So steht der Stilllegungsbeschluss trotz des scheinbaren Widerspruchs am Anfang einer Verkehrsplanung, die auf den ÖPNV als Alternative zum Individualverkehr setzt. Seither sind in Wuppertal keine neuen Straßen mehr geplant und gebaut worden. Der Abstieg Bendahl wurde 1984 endgültig "beerdigt". Damit hatten Ronsdorfer Straße und die „südliche Entlastungsstraße“ vom Kiesbergtunnel bis zur Blankstraße keine Anbindung mehr an die Talstraße⁵⁵. Die "Südtangente", von der Verkehrsplanung zur Schließung des Straßenringes und zur Entlastung der Elberfelder Südstadt weiterhin als notwendig angesehen, bleibt sowohl im Abschnitt Kiesbergtunnel - Theishahn trotz der hier seit 1984 verfolgten Tunnellösung, als auch im Osten, wo seit 1981 eine Trasse für die Direktanbindung an die A 1 freigehalten wird, umstritten. Im 1995 vorgelegten Entwurf eines neuen Flächennutzungsplans ist dann auch nur noch diese Straßenverbindung zwischen A 46 und A 1 als neue Hauptverkehrsstraße dargestellt.

Diese Umorientierung der Verkehrspolitik wird dokumentiert in einem 1987 eingebrachten Antrag der SPD-Fraktion, in dem die neuen "Grundsätze zur Verkehrspolitik" auch im Rat zur Debatte gestellt werden⁵⁶. In ihm wird die Vorrangigkeit des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr auf einem nicht mehr erweiterbaren Verkehrsraum postuliert. Dementsprechend werden eine Vielzahl von Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und des Fahrradverkehrs vorgesehen, der Straßenraum wird als wichtiger Lebensraum der Bürger gesehen, die Verringerung der Belastungen aus dem Verkehr und die Verbesserung auch der städtebaulichen Gestaltungsqualität der Straßen werden daher zu einem wichtigen Ziel; als weiteres wichtiges Ziel wird die Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten durch 30-km-Zonen und den Rückbau von Straßen gefordert. Nicht mehr der Bau neuer Straßen ist Kern der Verkehrspolitik, ihre drei wichtigsten Aufgabenbereiche werden vielmehr Verkehrsberuhigung, "Straßenrückbau" und Förderung des ÖPNV. Dem Auto sollte nun nicht mehr wie früher mehr Bewegungsraum geschaffen werden, denn dabei waren die Grenzen erreicht. Ziel wird vielmehr, die Benutzung des Autos in der Stadt zugunsten umweltfreundlicherer Verkehrsmittel einzuschränken. Nach fast zweijähriger Diskussion wird der Antrag im Juni 1989 mit Mehrheit beschlossen.

⁵³ Die Debatte über den Ausbau des sog. historischen Teil der Friedrich-Engels-Allee beginnt 1967, als der in den Ruhestand gehende Baudezement Prof. Friedrich Hetzelt anlässlich der Fertigstellung des Alten Marktes die Notwendigkeit des Ausbaus in Frage stellt. Sie endet 11 Jahre später mit dem Beschluss des Rates vom 30.10.1978 zum Erhalt dieses letzten Teilstücks.

⁵⁴ Vgl. Drs. Nr. 287/81 und Verkehrsplanung Wuppertal - Neue Konzeption für den öffentlichen Personennahverkehr, Wuppertal 1981.

⁵⁵ Der verbliebene Abschnitt der „südlichen Entlastungsstraße“ mit Verlauf Kiesbergtunnel-Neviandtstraße-Südstraße-Blankstraße, konzipiert zur Entlastung des Verkehrsknotens Döppersberg, war immer noch machbar. Die Stadt hatte dafür auch bereits die Gebäude der ehemaligen Margarinefabrik Isserstedt zwischen Steinbeck und Weidenstraße erworben, um eine direkte Trasse zum Südstraßenring zu ermöglichen.

⁵⁶ Vgl. Antrag der SPD Nr. 288/97: Grundsätze zur Verkehrspolitik.

2. Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, die auf eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit abzielten, wurden zunächst ab Ende der 70er Jahre als Bestandteil von Konzeptionen zur Verbesserung des Wohnumfeldes entwickelt, um die Wohnqualität in Stadterneuerungsgebieten zu erhöhen und Investitionen im Wohnungsbestand zu fördern. Es wurde schnell eine recht umfassende Maßnahmenvielfalt von einfachen Schwellen und Tempo-30-Schildern bis hin zu gestalteten Mischflächen, auf denen Auto und andere Verkehrsteilnehmer sich gleichberechtigt bewegten, entwickelt. Die anfangs geäußerte Kritik, durch diese Maßnahmen werde lediglich der Verkehr zugunsten einiger bevorzugter Anwohner in andere Gebiete zu Lasten vieler anderer Bewohner verdrängt, führte bald dazu, dass die in Wohngebieten verstreuten Einzelmaßnahmen zu Planungen und Maßnahmen für größere verkehrsberuhigte Wohngebiete weiterentwickelt wurden. Schließlich war es nur konsequent, daraus ein Konzept für die Gesamtstadt zu machen mit flächendeckenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.

Diesem Gesamtkonzept liegt der Grundsatz zugrunde, dass der Durchgangsverkehr auf die Hauptverkehrsstraßen konzentriert wird und in Wohngebieten nur der mit dem Auto herumfährt, der dort wohnt oder im Gebiet zu tun hat. Die Fahrgeschwindigkeit im Wohngebiet soll auf Tempo 30 reduziert werden, weil dies die Verkehrssicherheit erhöht und die Belastung durch Lärm und Abgase vermindert, so dass die Wohn- und Aufenthaltsqualität insbesondere in den dicht bebauten innerstädtischen Wohngebieten deutlich verbessert wird.

Nachdem eine Änderung der Straßenverkehrsordnung den Städten die Möglichkeit gibt, flächendeckend Tempo-30-Zonen einzurichten, wird dies seit 1990 auch in Wuppertal umgesetzt⁵⁷. Dabei wird in den meisten Gebieten keine Umgestaltung der Straßen mehr vorgenommen, sondern lediglich das entsprechende Verkehrsschild aufgestellt oder auf das Pflaster gemalt.

3. Umbau der Talstraße als "Straßenrückbau"

Am 26. September 1983 wird, wie bereits erwähnt, auf der Grundlage einer "Neuen Konzeption für den öffentlichen Personennahverkehr in Wuppertal" die Stilllegung der Straßenbahn beschlossen. Am 30. Mai 1987 fährt dann schließlich die letzte Straßenbahn endgültig ins Depot. Die Planung für den Umbau der Talstraße mit dem nun ungenutzten Mittelstreifen war ab Mitte 1984 so allmählich in Gang gekommen. Eine Allee sollte nun daraus werden mit einem Grünstreifen und Fahrradweg in der Mitte, wobei zunächst auch aus Kostengründen der vorhandene Straßenraum nur umgestaltet und begrünt werden sollte.

Im Verlaufe des Jahres 1985 kommt eine neue Dynamik in die Planung, als das Land ankündigt, den stadtverträglichen Umbau von Hauptverkehrsstraßen mit Zuschüssen fördern zu wollen. Nun erhält die Planung eine neue Dimension. Ziel wird die Rückgewinnung neuer städtebaulicher Qualitäten, um die Folgen der nach dem Kriege durch das Tal geschlagenen Verkehrsschneise nachträglich zu mildern und verloren gegangene urbane Attraktivität zurückzugewinnen. Hierzu soll die Straße Alleecharakter erhalten, die Dominanz des Kraftfahrzeugverkehrs zugunsten anderer Verkehrsteilnehmer (ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger) zurückgedrängt und der ganze Straßenzug städtebaulich besser integriert werden. Ein neues Jahrhundertbauwerk scheint nun, 15 Jahre nach Abschluss des ersten Baus, anzustehen.

Um neue Ideen für die Umgestaltung zu gewinnen, wird auch ein neuer Wettbewerb ausgeschrieben. Im Oktober 1986 liegen die Vorschläge vor. Favorisiert wird der vom Büro Tschorz & Tschorz vorgelegte Entwurf: Eine durchgehende Allee sowie die Idee der Verschenkung der B 7 südlich der Barmer City auf den Straßenzug Clef-Winklerstr. und Unterfahrgang des Fischertals, die Platz schaffen würde für ausgedehnte Grün- und Fußgängerbe-

⁵⁷ Vgl. Drs. Nr. 28 , 63/90: Grundnetz der Verkehrsstraßen und Tempo-30-Zonen in Wuppertal.

reiche entlang der Wupper sowie einen neuen zentralen Busbahnhof auf der Höhe. Andere interessante Vorschläge sind Neugestaltung des Bereiches um das Schauspielhaus mit einem neuen Schwebebahnhof Kluse sowie die Idee, entlang der Wupper von Ohligsmühle bis Robert-Daum-Platz eine Auenlandschaft zu schaffen (Prof. Rathge). Unbefriedigend bleiben die Vorschläge für die Umgestaltung der Verkehrsknoten Döppersberg und Robert-Daum-Platz, für die weitere Gutachten für erforderlich gehalten werden.

Abb. 14: Rahmenpläne für den Rückbau der Talstraße – Abschnitt Barmen

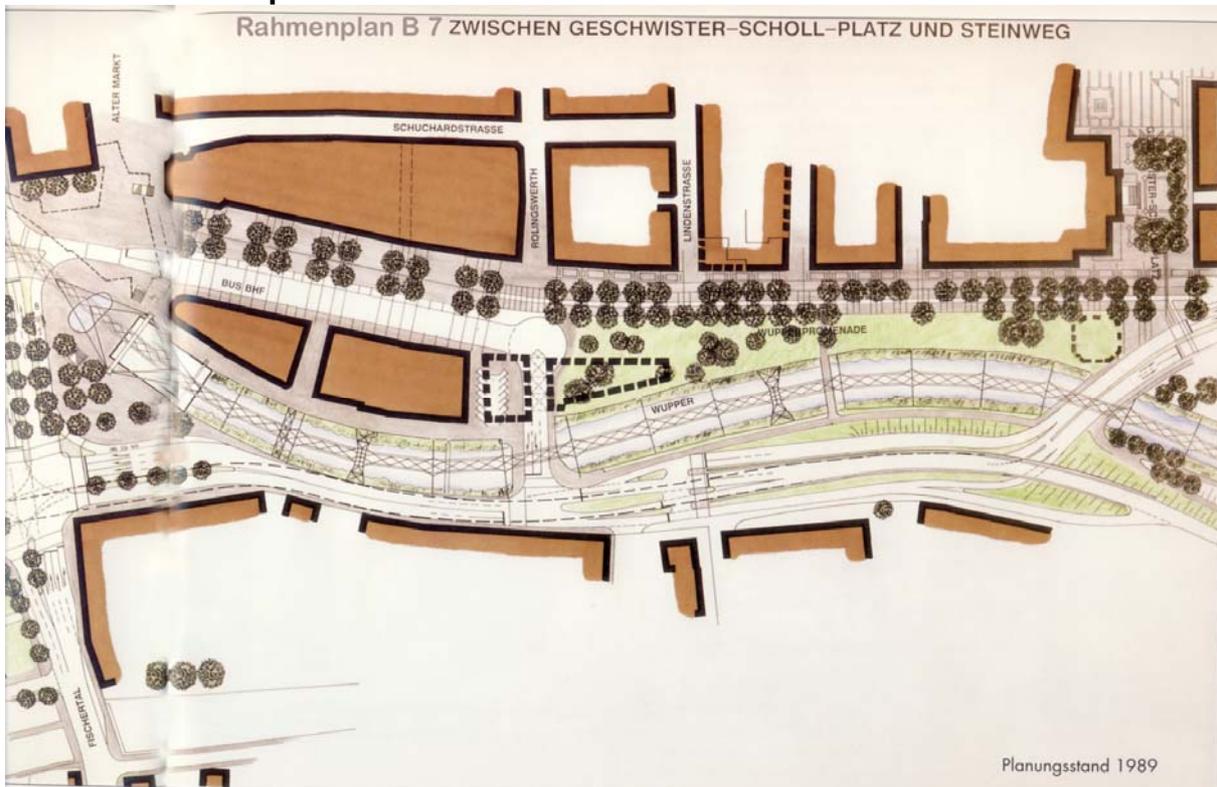
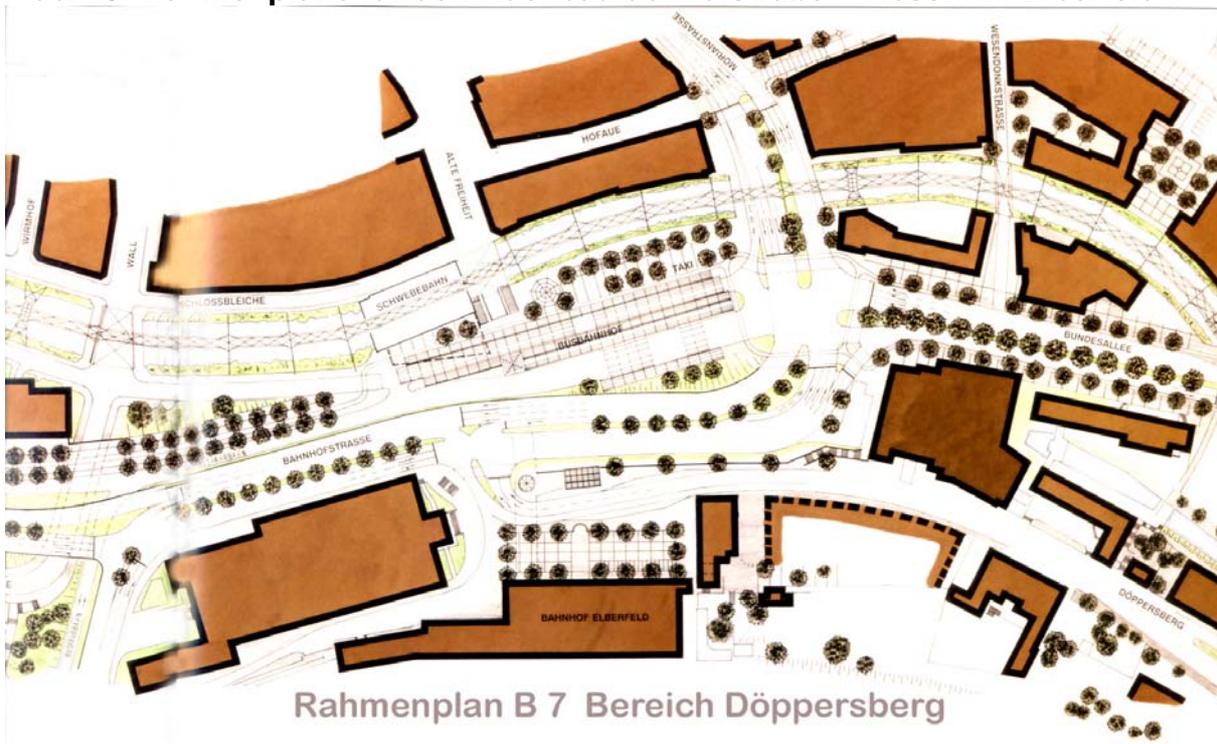


Abb. 15: Rahmenpläne für den Rückbau der Talstraße - Abschnitt Elberfeld



Auf der Grundlage der Wettbewerbsergebnisse wird 1987/88 vom Büro Tschorz & Tschorz der Rahmenplan erarbeitet. Ein wichtiges, vor allem auch vom Land NW als Geldgeber vorgegebenes Ziel ist es, Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung, schmalere Fahrbahnen und Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV vorzusehen. Bei der Diskussion des schließlich Mitte 1988 vorgelegten Entwurfs ist vor allem die schmalere Fahrbahnbreite, die helfen soll, den Verkehr zu verlangsamen, strittig. Die Autofahrer-Lobby sieht bei Realisierung dieser Vorstellungen die Hauptverkehrsachse durch dauernde Staus und vermehrte Unfälle ständig verstopft. Höhepunkt ist eine Demonstrationsfahrt von LKW, die am 15. August 1987 ein mittleres Verkehrschaos verursacht⁵⁸. Als Kompromiss wurde schließlich eine Fahrbahnbreite von jeweils 6,50 m beschlossen, wobei eine entsprechende Randpflasterung für ein zumindest noch optisch schmaleres Erscheinungsbild sorgen sollte.

Am 22. Mai 1989 wird der Rahmenplan beschlossen. Herausragende Bestandteile sind:

- Die Verschwenkung der B 7 ab Rudolf-Herzog-Str. über die Wupper auf den Straßenzug Am Clef/, Winklerstr. mit einem Tunnel unter der Straße Fischertal und Rückführung auf die Friedrich-Engels-Allee im Bereich Wasserstraße.
- Neubau einer neuen Schwebebahnstation Kluse sowie einer Umgestaltung des Umfeldes um das Schauspielhaus.
- Am Döppersberg soll die B 7 auf die Bahnhofsstr. verschwenkt und über die verbreiterte Rampe vor Ohligsmühle wieder auf die Bundesallee münden. Damit wird Platz geschaffen für einen großen, glasüberdachten Busbahnhof am Döppersberg.
- Am Robert-Daum-Platz wird die Kreuzung neu gestaltet. Zur Entlastung wird die Planung eines Tunnels unter dem St. Anna Wäldchen bis zur Ottenbrucher Str. vorgeschlagen.

Der Rahmenplan trifft allseits auf eine nahezu begeisterte Zustimmung. Der Umbau der B 7 wird als Herzstück einer neuen Stadtentwicklung - Wuppertal 2000 - gesehen. Entstehen soll die "schönste Straße der Republik"⁵⁹, wie sie in der Presse euphorisch bezeichnet wurde. Die Kosten der Planung sind inzwischen auf 250 Mio. DM gestiegen. Nur die F.D.P. lehnt die "Schmalspurplanung" ab und plädiert für sparsamere Lösungen. Das ist aber bei der allgemeinen Stimmungslage „bergisch Pepita“⁶⁰. Es besteht nun die Erwartung, in drei Jahren beginnen und in längstens 10 Jahren den gesamten Umbau abschließen zu können.

Aus- und Umbau der B 7 dokumentieren die unterschiedlichen Planungsphilosophien von der "verkehrsgerechten Stadt" bis zum "stadtverträglichen Verkehr" am deutlichsten. 1947 ist eine Gesamtbreite von 35 m mit Fahrbahnbreiten von je 10 m und zusätzlichem Parkstreifen als das absolute Minimum angesehen worden, um den erwarteten Verkehr auf Dauer fließen zu lassen. Vorsichtshalber werden zusätzlich noch Parallelstrecken vorgesehen. Bis Ende der 60er Jahre veranlassen die ersten, noch kurzen Warteschlangen 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 einzelnen Wohnstraßen, dann von ganzen Wohngebieten abseits der Hauptverkehrsstraßen - wird Schwerpunkt der Verkehrspolitik seit Anfang der 80er Jahre. Mit dem Rahmenplan wird nun ein Rückbau der Hauptverkehrsstraße der Stadt mit Fahrbahnen von nur mehr 6,50 m eingeleitet, um nun durch Einschränkung der Verkehrsflächen den längst überbordenden Verkehr zu bändigen. Zusätzlich werden auch Parallelstrecken verkehrsberuhigt (Hünefeldstr.) oder ganz abgehängt (Bredde). Dabei gab es 1947 nur rd. 6.000 Autos, 1994 fahren 195.000 Autos auf den Straßen Wuppertals.

Baubeginn ist diesmal im Osten der Stadt, Oberbarmen. Für den 1. Bauabschnitt Brändströmstr./Berliner Platz pflanzen Oberbürgermeisterin Ursula Kraus und der Städtebauminis-

⁵⁸ Vgl. Bericht in der Westdeutschen Zeitung vom 17.8.1987.

⁵⁹ Vgl. Wuppertaler Rundschau vom 2.2.1989.

⁶⁰ Vgl. Bericht in der Westdeutschen Zeitung vom 13.4.1989.

ter Christoph Zöpel am 28. April 1989 den ersten Baum. Am 2. November 1991 ist dieser Abschnitt, der der Berliner Str. im Geschäftszentrum von Oberbarmen ein neues Gesicht gibt, abgeschlossen.

Der 2. Bauabschnitt Brändströmstr./Rudolf-Herzog-Str. wird von 1992 bis 1994 gebaut. Und umgebaut wird auch noch 1992 bis 1996 der Berliner Platz, wo die Schwebbahn 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.

4. Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV

Dass man den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver gestalten muss, um Autofahrer als Fahrgäste zu gewinnen, ist eine relativ alte Erkenntnis, die auch schon seit langen Jahren als Forderung in allen einschlägigen Papieren auftaucht. Auch die Ansatzpunkte für entsprechende Maßnahmen wurden bereits in früheren Generalverkehrsplänen angesprochen: Bedienungshäufigkeit; Komfort, Fahrpreisgestaltung und Fahrtdauer. Als ein erster wichtiger Schritt trat am 1.1.1980 der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) in Kraft, mit dem eine einheitliche Fahrpreisgestaltung und eine bessere regionale Fahrplanabstimmung möglich wurde. Die Inbetriebnahme der S-Bahn-Linie Mönchengladbach - Hagen (S 8), am 28. Mai 1988 nach 10jähriger Bauzeit mit einem großen Fest gefeiert, war ein weiterer wichtiger Schritt. Der geplante Ausbau der Strecke Wuppertal - Essen - Haltern (S 9) ergänzt die verbesserte regionale Verkehrsverflechtung weiter. Der Durchführungsvertrag für diese zweite Wuppertal berührende S-Bahn-Strecke wurde am 8. Juli 1993 zwischen Bund und Land abgeschlossen, der „1. Spatenstich“ erfolgte im Mai 1995. Die Fertigstellung war für 1999 vorgesehen, die tatsächliche Inbetriebnahme erfolgte allerdings erst am 14. Dezember 2003.

In Wuppertal selbst blieben in den 80er Jahren Maßnahmen im Wesentlichen auf die sich aus der Stilllegung der Straßenbahn ergebenden Netzveränderungen sowie den Neubau des Schwebbahnhofs Ohligsmühle (eingeweiht am 4. Sept. 1982) beschränkt. Eine merkliche Qualitätsverbesserung war damit nicht verbunden. Erst mit Beginn der 90er Jahre wurden von WSW und Stadt über Einzelmaßnahmen hinausgehende Konzepte für einen attraktiveren ÖPNV entwickelt. Die WSW führte u.a. Nacht-Express-Linien ein, eröffnete schnelle City-Express-Linien (Mai 1994), verdichtete die Taktfahrpläne (Mai 1994), entwickelte neue Linien auch für Kleinbusse, führten das Ticket 2000 (1991) und das Firmenticket ein, schafften eine neue Busflotte mit mehr Komfort an.

Um die Fahrzeiten insbesondere auch in den Hauptverkehrszeiten zu verkürzen, wurden eine Vielzahl von Busspuren eingerichtet, obwohl dies nur zu Lasten des engen Verkehrsraumes für den Individualverkehr realisierbar war - ein Problem, das in den vorherigen Jahrzehnten immer zugunsten des Autos und des fließenden Verkehrs entschieden wurde: die Busse mussten mitfließen oder eben solidarisch mit im Stau stehen. Seither sind inzwischen in einer Vielzahl von größeren und kleineren Einzelmaßnahmen viele Kilometer Busspuren eingerichtet worden. Weitere sind geplant.

Um die Fahrzeiten weiter zu verkürzen, wird auf verschiedenen Strecken eine funkgesteuerte Signalisierung vorbereitet, die den Bussen an Ampelanlagen mit einer besonderen Grünschaltung Vorrang einräumt. Abgebaut werden Bushaldebuchten, weil das Wiedereinschwenken in den Verkehrsstrom in der Summe zu nicht unerheblichen Zeitverlusten führt.

Ein weiteres großes Projekt, dessen Umsetzung über die Jahrtausendwende reichen wird, ist die geplante Modernisierung der Schwebbahn. Vorgesehen ist die vollständige Erneuerung des Gerüsts und der Bahnhöfe sowie der Bau eines neuen Bahnhofs an der Kluse. Auch technisch soll sie dabei so ausgerüstet werden, dass zukünftig ein wesentlich kürzerer Fahrtakt (bisher 3 Min.) sowie ein fahrerloser Betrieb möglich wird. Den "1. Spatenstich" für

dieses Projekt tat Ministerpräsident Johannes Rau am 4. April 1995⁶¹ am Bahnhof Zoo an der Stütze 109. Tatsächlich begann die Modernisierung mit einem Architektenwettbewerb für die neuen Schwebebahnhöfe in 1995/96 sowie mit der Verstärkung der Stützen im Sommer 1996. Die Arbeiten am neuen Bahnhof Kluse begannen im November 1997. Debatten über den Denkmalschutz für die Schwebebahn und den Umfang originalgetreuer Gestaltung neuer Bahnhöfe (1996/97), ein schrecklicher Unfall mit fünf Toten am Morgen des 12. April 1999, Konkurse von Auftragnehmern und Streitigkeiten über die Finanzierung der Mehrkosten (in 2000 werden die Gesamtkosten auf 750 Mio. DM geschätzt) verzögern den Umbau um Jahre. 2012 stehen immer noch Arbeiten aus, ist die neue Generation der Schwebebahnwagen noch im Entwurfsstadium.

5 Sonstige Maßnahmen

Parkleitsysteme und Parkraumbewirtschaftung sind Instrumente zur Steuerung der Verkehrsströme in den Innenstädten. Parkleitsysteme bieten Informationen für ein direktes Anfahren von Parkplätzen, Belastungen der Innenstadtstraßen durch Parkplatz suchende Autos werden vermieden. Die Parkraumbewirtschaftung ermöglicht eine selektive Steuerung der PKW-Verkehre durch die Konzentration der angebotenen Parkplätze auf Kurzzeitparker. Damit werden Besucher und Käufer begünstigt zulasten von Berufspendlern, die stärker auf die Nutzung des ÖPNV verwiesen werden. Eine Voraussetzung der Parkraumbewirtschaftung ist daher auch ein attraktives ÖPNV-Angebot.

Für die Elberfelder Innenstadt wird im November 1991 ein Parkleitsystem in Betrieb genommen, das nach einigen Anfangsschwierigkeiten die Autofahrer ohne langen Suchverkehr zuverlässig auf freie Parkplätze führt. Angeschlossen sind 9 Parkhäuser und zwei Parkplätze mit insgesamt 3.175 Parkplätzen (1993). Für die Innenstadt von Barmen ist die Einrichtung eines weiteren Parkleitsystems geplant

Zur Parkraumbewirtschaftung wurde von der Verwaltung 1992 ein Konzept vorgelegt⁶² Sie wies vom Rat beauftragt, in Elberfeld für einen erweiterten Citybereich eine generelle Bewirtschaftung aller Parkflächen durchzuführen. Ab 1993 wurde dieses Konzept schrittweise umgesetzt.

Das Fahrrad spielte in Wuppertal bis in die 80er Jahre hinein weder in der Planung noch als benutztes Verkehrsmittel eine Rolle. Bei der Planung der Talstraße 1947 wurde ausdrücklich auf die Anlage von Radwegen verzichtet weil man damals einhellig der Meinung war, dass angesichts der gegebenen Topographie das Fahrrad als, Verkehrsmittel in Wuppertal nie eine Rolle spielen werde⁶³. Bis Anfang der 80er Jahre blieb der Radweg entlang der Wupper an der zwischen 1968 und 1975 gebauten L 74 der einzige Radweg in Wuppertal. Als umweltfreundliches Verkehrsmittel gewinnt das Fahrrad wieder eine größere Bedeutung in der politischen Diskussion, auch als Alternativen zum Auto. Eine Ursache für die geringe Nutzung des Fahrrads wird vor allem im Fehlen von eigenen Radwegen gesehen. Ende der 70er Jahre wurde daher in der Planung das erste Radverkehrsnetz zunächst bezogen auf den Schüler und Freizeitradverkehr entwickelt, das in den folgenden Jahren ständig erweitert wurde⁶⁴. 1993 umfasst das geplante Basisnetz fast 250 km.

Ab Mitte der 80er Jahre werden dann auch in Wuppertal mehr Fahrradwege ausgebaut. Im Zuge der Umbauplanung für die Talstraße werden auch hier Radwege geplant und mit den beiden ersten Bauabschnitten 1992-95 gebaut. Bis dahin sind damit 21 km reine Radwege ausgebaut worden. Zudem sind weitere 70 km Geh- und Radwege gekennzeichnet.

⁶¹ Vgl. WZ 5.4.1995.

⁶² Vgl. Verkehrsplanung Wuppertal: Parkraumkonzept. Hrsg. der Oberstadtdirektor, Wuppertal Mai 1992

⁶³ Vgl. Protokoll der gemeinsamen Sitzung des Bau- und des Wiederaufbauausschusses vom 32.1947, S. 2, in der über den Ausbaustandard der neuen Talstraße beraten wurde.

⁶⁴ Vgl. Stadtplanungsamt Wuppertal: Radwegenetz für die Stadt Wuppertal, Beschlussvorlage 1979, beschlossen in der Sitzung des Planungsausschusses am 14.2.1979.

Ende 1995 waren in Wuppertal 195.705 Kfz gemeldet, darunter 172.010 PKW. Im selben Jahr wurden 86,5 Mio. Fahrgäste von Bahnen und Busse befördert. Das sind 70.000 Kfz. mehr als 20 Jahre zuvor, aber auch fast 19 Mio. Fahrgäste mehr. Während die Zahl der zugelassenen Kfz. in den letzten Jahren nur noch geringfügig steigt, die Zahl der PKW sogar leicht abnimmt, ist die Zahl der beförderten Personen gerade in den letzten fünf Jahren seit 1990 um über 20 Mio. gestiegen. Wenn auch die Entwicklung des PKW-Bestandes von der konjunkturellen Situation beeinflusst sein mag, so könnte doch die Entwicklung der Fahrgastzahlen Hinweise auf eine Trendwende in der Benutzung der Verkehrsmittel in der Stadt geben und der neuen Verkehrspolitik zuzurechnen sein.

VII. Verkehrsplanung nach 1995

Das Grundkonzept der Verkehrsplanung mit Talstraße, Nord- (A 46) und Südtangente (L 418) sowie ausgebauten Hauptverkehrsstraßen als Verbindung zwischen den Achsen bleibt auch weiterhin Grundlage der Planung. Die geschlossenen Wohngebiete dazwischen wurden bald in großem Umfang als Verkehrsberuhigungszonen ausgewiesen, in denen Kraftfahrzeuge nicht mehr als 30 Km/h fahren sollten. Hinzu kamen jetzt Einzelprojekte, die meist die Umgestaltung vorhandener Verkehrswege zum Ziel hatten, wie der Umbau des Elberfelder Verkehrsknotens Döppersberg und die Umnutzung stillgelegten Eisenbahntrassen (Samba- und Nordbahntrasse). Und nicht zuletzt das große Projekt der Modernisierung der Schwebebahn.

1. Die unvollendete Südtangente

Die Südtangente ist Anfang der 1990er Jahre noch unvollständig. Nachdem bereits 1965 – 1973 der Lichscheider Kreisel um den Wasserturm ausgebaut worden war, folgte 1982 – 1989 der Abschnitt zwischen Kreisel und MVA mit dem Tunnel unter der Hahnerberger Straße. Der Abschnitt um Küllenhahn durch den Rand des Burgholzes bis zum Beginn des Kiesberg隧nells war über Jahrzehnte umstritten gegen eine große Bürgerinitiative und zahlreichen Gerichtsverfahren im Rahmen des Planungsprozesses vor allem wegen der befürchteten tiefen Einschnitte in den Erholungswert des Burgholzes. Schließlich kam der Gedanke des Baus eines Tunnels auf, der zunächst wegen seiner hohen Kosten abgelehnt, dann aber ab 1989 doch als Grundlage für ein neues Planfeststellungsverfahren geplant wurde. Der Tunnel wurde dann ab 2002 gebaut und am 30. April 2006 eröffnet. Jetzt fehlte zum Schließen des „Ringes“ um die Stadt „nur“ noch der Ausbau L 418/419 östlich des Lichtscheider Kreisels und der direkte Anschluss an die A1, für deren Realisierung seit den 1980er Jahren eine Trasse durch das Gewerbegebiet an der Otto-Hahn-Straße freigehalten wird.

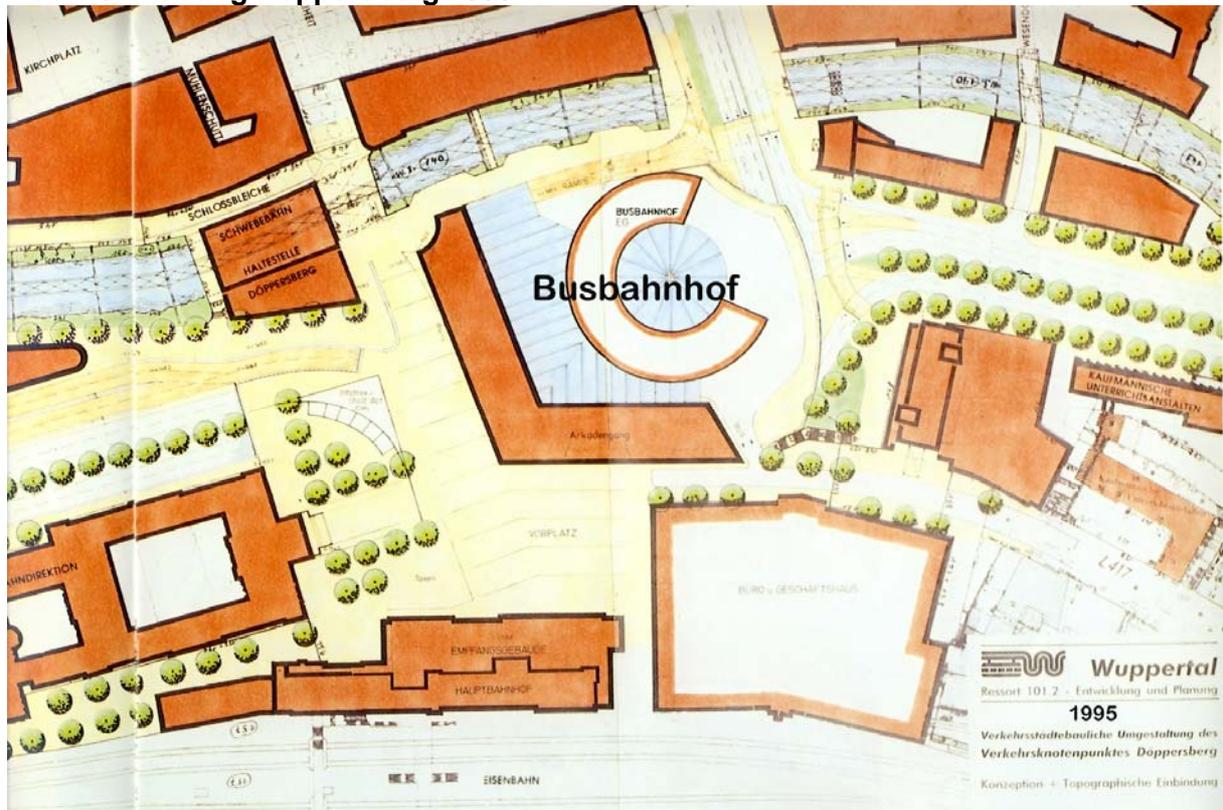
2. Das Projekt Döppersberg

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

Bereits 1989 erteilte der Rat den Auftrag, insbesondere im Bereich des Knotens Döppersberg nach städtebaulich besseren Lösungen zu suchen. Dies führte zu einem neuen Konzept, in dem am bisherigen Standort ein neuer doppelstöckiger Busbahnhof vorgeschlagen, die B7 in einem Tunnel darunter geführt und der Bahnhof damit von der Innenstadt in einem ebenerdigen Fußgängerzone erreichbar würde. Der damit mögliche Platz vor dem Bahnhof

würde an die Situation von vor 1940 erinnern mit dem zentralen Platz in der Mitte der Stadt. Diese Überlegungen wurden im Januar 1993 in den Ausschüssen des Rates vorgestellt⁶⁵.

Abb. 16: Planung Döppersberg 1993



Allerdings gab es zunächst keine einhellige Zustimmung. Anfang 1994 lehnte die SPD die Planung als „stadtplanerische Gigantomie“ ab⁶⁶. 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 beschlossen⁶⁷.

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 Gleise 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 3.1.2000⁶⁸. Die Umset-

⁶⁵ Vgl. Drs. Nr. 2667/93.

⁶⁶ Vgl. Stellvertr. SPD-Fraktionschef Gerhard Graef laut WZ 4.2.1994.

⁶⁷ Vgl. Drs. Nr. 3025/97.

⁶⁸ Vgl. Drs. Nr. 4406/2000.

zung ist optimistisch mit einem Baubeginn in 2001 und der Fertigstellung des neuen Döppersbergs 2008 angedacht.

Abb. 17: Planung Döppersberg (2000)



Abb. 18: Planung Döppersberg – Computergrafik (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. 2005⁶⁹.

Abb. 18+19: Das neue Döppersberg-Konzept 2005



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 Busbahnhofes 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.

3. Fuß- und Radwege Sambatrasse und Nordbahntrasse

Eine neue Nutzung der beiden ehemaligen Eisenbahntrassen Steinbeck-Cronenberg „Sambatrasse“ (1988 stillgelegt) und Rheinische Strecke am Hang nördlich des Tales (1971-1992 stillgelegt) scheiterte lange Jahre an überzogenen Preisvorstellungen der DB und an der Debatte über die Trassenfreihaltung für zukünftige Verkehrsbedarfe und –mittel. In den 1990er Jahren jedoch kann für viele ehemalige Eisenbahntrassen eine Nutzung als Rad- und Fußwege durchgesetzt werden, auch für die Wuppertaler Strecken kommen die Bemühungen um neue Nutzungen nach 2000 Bewegung.

„Sambatrasse“

Als erste Strecke kann die „Sambastrecke“ auf die Südhöhen im Rahmen der „Regionale 2006“ in Angriff genommen werden. Der 1. Bauabschnitt vom Zoo bis Küllenhahn wird im Sommer 2006⁷⁰ gebaut und Ende Oktober eingeweiht⁷⁰. Im nächsten Jahr folgt am 27. Okt.

⁶⁹ Vgl. WZ 30.8.2005 und 27.9.2005.

⁷⁰ Vgl. WZ 24.10.2006

2007 die Fertigstellung bis Cronenberg. Die Strecke ist knapp 9 km lang, ihr Umbau kostet gut 3,4 Mio. €⁷¹.

Nordbahntrasse

Anfang 2006 gründete sich die Wuppertal-Bewegung mit dem Ziel, die seit 1992 endgültig stillgelegte Rheinische Bahnstrecke (Nordbahn) zwischen Vohwinkel und Wuppertal-Nord zu einem Fuß- und Radweg umzubauen mit Anschluss an das Radwegenetz zur Ruhr. Die Wuppertal-Bewegung schaffte es in kurzer Zeit, den von der Stadt nicht zu leistenden Eigenanteil an den geschätzten Kosten von 16 Mio. Euro, um die 3 Mio. Euro, an Spendenzusagen einzusammeln, so dass bereits im Juni 2007 der Förderantrag beim Land gestellt werden konnte⁷².

Dann jedoch beginnen heftige und lange Auseinandersetzungen mit den Umweltverbänden vor allem wegen der möglichen Störung von „gefährdeten“ Fledermäusen in den Tunneln, die zu ersten Verzögerungen führen. Auch der Eigentumserwerb der Trasse von der DB gestaltet sich langwierig. So kann erst am 5. Juni 2010 das erste Teilstück der Nordbahntrasse zwischen Ostersbaum und Rott fertig gestellt und für Spaziergänger, Skater und Radfahrer freigegeben werde. Meinungsverschiedenheiten zwischen Stadt als Zuschussempfänger und Bürgerbewegung als Träger der Umbaumaßnahmen führen zu weiteren Verzögerungen, so dass 2011 kein weiteres Teilstück fertig wird. Die Fertigstellung ist jetzt offenbar frühestens für 2014 zu erwarten.

4. Flächennutzungsplan 2004 und Leitpläne

Ab Mitte der 1990er Jahre wurde auch wieder an einem neuen Flächennutzungsplan gearbeitet, um anhand der veränderten Rahmenbedingungen und Perspektiven für die Entwicklung der Stadt die räumlichen flächenbezogenen Voraussetzungen festzulegen. Er wurde 2004 vom Rat beschlossen (Feststellungsbeschluss) und rechtsverbindlich nach der Genehmigung durch den Regierungspräsidenten am 17.1.2005.

Auf gerade mal zwei Seiten wird die Verkehrsplanung abgehandelt. Es wird eine gute Verkehrsanbindung zu den Ballungsräumen Ruhrgebiet (A 1, A 43 und A 535/B 224) und Düsseldorf/Köln (A 46) konstatiert. Auch die Verbindungen innerhalb der Region werden als ausreichend angesehen. Es werden deshalb für die weitere Verkehrsplanung die folgenden knappen Planungsgrundsätze formuliert⁷³:

- „Erhaltung der Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft im Rahmen eines umwelt- und stadtverträglichen Verkehrs.
- Keine Erweiterung des vorhandenen Straßennetzes mit Ausnahme der Schließung von Netzlücken sowie Aus- und Umbauten wichtiger Straßenverbindungen, insbesondere der L 418 (im Bau⁷⁴) und der L 419 im Zuge der Technologieachse Süd mit direktem Anschluss an die BAB 1.
- Neue Siedlungsräume sollen vorrangig an die für den ÖPNV verkehrsgünstig gelegenen Standorten geplant werden. Die Zuordnung verschiedener Nutzungen ist insoweit zu optimieren, dass insgesamt eine Verkehrsvermeidung erreicht wird.
- Sicherung und Reaktivierung stillgelegter oder von der Stilllegung bedrohter Schienenstrecken, Prüfung alternativer Nutzungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte.“

Auch in den „Leitlinien der Wuppertaler Stadtentwicklung 2015“⁷⁵ wird neben der „Sanierung der innerstädtischen Infrastruktur“, der Vollendung des Schwebebahnausbaus und der nach-

⁷¹ Vgl. WZ 26.10.2007

⁷² Vgl. WZ 1.6.2007

⁷³ Vgl. Stadt Wuppertal: Flächennutzungsplan – Erläuterungsbericht, Wuppertal 2005, S. 42.

⁷⁴ Mit Eröffnung des Burgholz-Tunnels 2006 inzwischen fertig gestellt.

⁷⁵ Oberbürgermeister Peter Jung: Leitlinien der Wuppertaler Stadtentwicklung 2015.

frageorientierten Anpassung des innerstädtischen ÖPNV-Angebotes nur das „konsequente Festhalten am Ausbau des Wuppertaler Tangentenringes ...“ gefordert.

VIII. Verkehrsplanung – Ziel (fast) erreicht

Nach 80 Jahren Verkehrsplanung im der „neuen“ Stadt Wuppertal ist festzustellen, dass die ursprünglichen Ziele für das Grundgerüst mit leistungsfähiger Straßen für den Kraftfahrzeugverkehr mit dem Tangentenring um die Stadt und Verkehrsachsen für die Verteilung im Stadtgebiet noch immer gelten und nun – bis auf den Lückenschluss mit der L 419 - weitgehend realisiert sind. Sie haben sich als tragfähig erwiesen auch für ein weit höheres Verkehrsaufkommen als es die Verkehrsplaner in den ersten Nachkriegsjahrzehnten erwartet haben.

Die Planungen neuer, meist autobahnähnlicher Straßen hatten einen Höhepunkt Anfang der 1970er Jahre mit der bis dahin geltenden Maxime, dem wachsenden Individualverkehr mit immer neuen und breiteren Straßen Rechnung zu tragen. In den folgenden Jahrzehnten gewann die Forderung nach einem „stadtverträglichen“ Verkehr ein wachsendes Gewicht. Der Bau neuer Straßen hatte seinen Schwerpunkt von den 1950er Jahren bis Ende der 1970er Jahre, in den folgenden Jahrzehnten geht es nur noch um die Realisierung alter Planungen zur „Lückenschließung“. Größeres Gewicht erhalten Rückbau- und Umbaumaßnahmen.

Erweiterungen des Verkehrsnetzes sind nun nicht mehr vorgesehen. Es geht bei Verkehrsplanung vielmehr darum, den Verkehr stadtverträglich zu gestalten und die Stadt somit lebenswert erhalten, dabei aber die für Bürger und Wirtschaft erforderliche Mobilität zu gewährleisten.

IX. Literatur

Denkschrift: Die Ost-West-S-Bahn, Jan. 1973

Drs. Nr. 287/81 und Verkehrsplanung Wuppertal - Neue Konzeption für den öffentlichen Personennahverkehr, Wuppertal 1981.

Drs. Nr. 288/97: Antrag der SPD zu Grundsätzen zur Verkehrspolitik.

Drs. Nr. 28, 63/90: Grundnetz der Verkehrsstraßen und Tempo-30-Zonen in Wuppertal.

Stadt Wuppertal: Flächennutzungsplan – Erläuterungsbericht, Wuppertal 2005.

Heyken, Hinrich: Planungskonzeptionen für Wuppertal nach 1945 (unveröff. Manuskript).

Stadt Wuppertal: Konzeption für die Talachse, Wuppertal 1993

Stadt Wuppertal: Verkehrsplanung Wuppertal: Generalverkehrsplan Wuppertal im Rahmen des Räumlich-Funktionalen Entwicklungskonzeptes. Wuppertal 1977.

Stadt Wuppertal: Verkehrsplanung Wuppertal: Parkraumkonzept. Wuppertal Mai 1992

Stadt Wuppertal: Verkehrsplanung Wuppertal: Fußgängerbereich Elberfelder Innenstadt. Wuppertal 1965

Anhang – Daten zur Verkehrsplanung

Übersicht 1: Daten zur Entwicklung des ÖPNV

I. Eisenbahn

- 1841-1849 Bergisch-Märk. Eisenbahnstrecke (Düsseld,-Elberf. Eisenbahngesellsch.;
ab 1851: Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft)
- 10.04.1841 Eröffnung der Strecke Erkrath - Vohwinkel (12,6 km)
- 03.09.1841 Eröffnung Vohwinkel - Steinbeck (5,5 km)
- 09.10.1847 Eröffnung Elberfeld - Schwelm (10,6 km)
- 09.03.1849 Eröffnung Elberfeld - Steinbeck (0,8 km)
- 09.10.1847 Eröffnung Vohwinkel - Essen-Kupferdreh (25,9 km)
(Prinz-Wilhelm-Eisenbahngesellschaft)
- Sept. 1850 Gründung der 1. staatlichen (preußischen) Eisenbahndirektion in Elberfeld
- 1.9.1868 Eröffnung Oberbarmen - Lennep - Remscheid (18 km),
(Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft)
- 15.9.1879 Eröffnung Düsseldorf - Wichlinghausen - Gevelsberg-Nord
„Rheinische Strecke“ 57,2 km (Rheinische Eisenbahngesellschaft)
- 15.11.1887 Eröffnung Vohwinkel - Solingen-Wald 11 km (Preußische Staatseisenbahn)
- 01.12.1908 Strecke bis Solingen - Hof verlängert
- 1986 Wichlinghausen – Hattingen
- 20.5.1984 Eröffnung Wichlinghausen – Schee
- 1886-1826 Wülfrath-Aprath - Wülfrath - Velbert - Heiligenhaus - Essen-Kettwig
- 1886 Wülfrath-Aprath - Wülfrath
- 1888 Wülfrath - Velbert
- 1926 Velbert - Heiligenhaus - Essen-Kettwig
- 3.2.1890 Eröffnung Oberbarmen - Beyenburg (6,5 km) - Radevormwald (Preuß. Staats-
eisenbahn)
- 1.6.1890 Eröffnung Oberbarmen - Wichlinghausen (3,3 km) (Preußische Staatseisenb.)
- 1.4.1891 Eröffnung Steinbeck - Cronenberg (10,6 km) (Preußische Staatseisenbahn)
- 1.5.1896 Eröffnung Vohwinkel - Varresbeck (3,6 km) (Preußische Staatseisenbahn)
- 4.10.1953 Offizielle Eröffnung der Haltestelle Lüntenbeck auf der Rheinischen Strecke
- 15.12.1954 Inbetriebnahme Haltestelle Dorp auf der Rheinischen Strecke
- 23.7.1970 Beschluss des Bundeskabinetts zur Auflösung der Bundesbahndirektion Wup.
- 31.12.1974 Auflösung der Bundesbahndirektion Wuppertal
- 1937-1996 Stilllegung Vohwinkel - Solingen-Wald - Solingen Hbf ("Korkenzieherbahn")
- 1937 Stilllegung Vohwinkel - Solingen Hbf (Pers.)
- 1967 Stilllegung SG-Gräfrath - SG-Wald (Gesamt)
- 1989 Stilllegung Vohwinkel - SG-Gräfrath (Gesamt)
- 1996 Stilllegung SG-Wald - SG-Hbf (Gesamt)

- 1951-1995 Stilllegung Wichlinghausen - Hattingen
 1951 Stilllegung Schee - Silschede (Pers.)
 1984 Stilllegung Schee - Hattingen (Gesamt)
 1992 Stilllegung Wichlinghausen - Hiddinghausen (Pers.)
 1995 Stilllegung Wichlinghausen - Hiddinghausen (Gesamt)
- 1960-1994 Stilllegung Wülfrath-Aprath - Velbert - Heiligenhaus - Essen-Kettwig
 1960 Stilllegung Wülfrath-Aprath - Essen-Kettwig (Pers.)
 1960 Stilllegung Heiligenhaus - Essen-Kettwig (Gesamt)
 1979 Stilllegung Wülfrath-Aprath - Wülfrath (Gesamt)
 1994 Stilllegung Heiligenhaus - Velbert (Gesamt)
- 1971-1992 Stilllegung der Rheinischen Strecke
 1971 Stilllegung Wichlinghausen - Gevelsberg-West (Pers.)
 1991 Stilllegung Mettmann - Wichlinghausen (Pers.)
 1992 Stilllegung Heubruch - Wichlinghausen (Gesamt)
- 1976-1990 Stilllegung Oberbarren - Krebsöge - Radevormwald
 1976/1980 Stilllegung Krebsöge - Radevormwald 1976 (Pers.) und 1980 (Güter)
 1979 Stilllegung Oberbarren - Krebsöge (Pers.)
 1990 Stilllegung Beyenburg - Krebsöge (Gesamt) Museumsbahn geplant
- 23.2.1988 Stilllegung Steinbeck - Cronenberg ("Samba") wegen "nicht mehr gewährleis-
 teter Verkehrssicherheit"
- 1972 – 1988 Planung und Bau der S-Bahn Mönchengladbach-Wuppertal-Hagen S-8
 1972 Gründung der Arbeitsgemeinschaft "Ost-West-S-Bahn"; Jan. 1973 Denkschrift
 18.3.1978 Abschluss des Durchführungsvertrages und Baubeginn
 28.5.1988 Inbetriebnahme der S 8 Mönchengladbach - Wuppertal - Hagen
- 8.7.1993 Abschluss des Durchführungsvertrages für Bau der S 9 Wup. - Essen - Hal-
 tern
 Mai 1995 1. Spatenstich.
 14.12.2003 Inbetriebnahme der S-9

II. Wuppertaler Stadtwerke AG

- 10.4.1874 Erste Pferdebahn Barmen-Elberfeld (Rittersh.-Laurentiuspl.) nimmt Betrieb
 auf.
 17.06.1874 Streckenverlängerung Laurentiusplatz-Tannenbergestr. (Breite Str.)
 02.10.1874 Streckenverlängerung Tannenbergestr.-Westende
 09.05.1889 Endgültige Streckenführung Rittershausen-Sonnborn
- 28.04.1892 Inbetriebnahme der elektrischen Zahnradbahn Barmen-Toelleturm (Berg-
 bahn).
- 01.09.1894 Erste elektrische Straßenbahn in Barmen Alter Markt-Heckinghausen
- 26.01.1896 Elektrische Straßenbahn von Rittershausen (Depot Schwarzbach)-Westende
 05.02.1896 Streckenverlängerung Westende-Sonnborn
- 1.3.1901 Inbetriebnahme der Schwebebahn von Elberfeld (Kluse)-Zoologischer Garten
 24.05.1901 Inbetriebnahme der Schwebebahnstrecke Zoologischer Garten-Vohwinkel
 27.06.1903 Inbetriebnahme der Schwebebahnstrecke Kluse-Rittershausen

- 01.01.1914 Bildung der Tarif- und Betriebsgemeinschaft der Elberfelder Bahnen-
gruppe: Schwebebahn AG, Bergische Kleinbahnen AG und Elektrische Stra-
ßenbahn Barmen-Elberfeld AG
- 01.03.1919 Erste Autobuslinie von Werden (Rathaus) - nach Bredeney (Huysenstift)
- 12.03.1925 Gründung der Kraftwagengesellschaft Ruhr-Wupper mbH
- 01.08.1929 Gründung der Stadt Wuppertal;
gleichzeitig Bildung der Tarifgemeinschaft aller Wuppertaler Verkehrsbetriebe.
Die Linien der Barmer Bahnengruppe erhalten gerade, die der Elberfelder
Bahnengruppe erhalten ungerade Liniennummern.
- 01.01.1940 Gründung der Wuppertaler Bahnen AG durch Zusammenlegung der folgen-
den Gesellschaften: Talbahn AG (vormals Elektrische Straßenbahn Barmen-
Elberfeld AG), Schwebebahn AG (vormals Continental Nürnberg AG), Bergi-
sche, Kleinbahnen AG (einschl. der ehemaligen Straßenbahnen der Stadt El-
berfeld, Barmer Bergbahn AG, städtische Barmer Bahnen.
- 03.07.1947 Beschluß des Rates zur Gründung der Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW
AG).
- 01.03.1948 Gründung der WSW AG durch Zusammenlegung der Wuppertaler Bahnen
AG mit der Strom-, Gas- und Wasserversorgung.
- 27.11.1950 Der erste Zug der neuen Schwebebahnwagen trifft in Vohwinkel ein.
- 27.01.1952 Beginn der Umstellung von Straßenbahn- auf Omnibusverkehr und der Ein-
führung des Einmannbetriebes mit der
Stilllegung der Strecke Grenze Jagdhaus - Neviges - Velbert - Essen-Werden
und der Strecke Velbert – Heiligenhaus.
- 04.08.1952 Stilllegung des Straßenbahnbetriebshofes Neviges
- 27.10.1952 Stilllegung des Straßenbahnbetriebshofes Wülfrath
- 31.12.1953 Stilllegung des Straßenbahnbetriebshofes Schwarzbach
- 1953 Stilllegung Strecke: Nierenhof- Hattingen
- 1954 Stilllegung Strecke: Nierenhof - Essen-Steele
- 1954 Stilllegung Strecke: Nierenhof - Langenberg - Neviges
- 1954 Stilllegung Strecke: RS-Clarenbach - Remscheid - Schöne Aussicht
- 01.09.1955 Stilllegung des Straßenbahnbetriebshofes Nierenhof
- 04.07.1959 Stilllegung der Zahnradbahn Barmen - Toelleturm (Bergbahn) trotz heftiger
Proteste.
- 20.12.1959 Inbetriebnahme der Straßenbahnrampe am Döppersberg im Rahmen des
Umbaus des Verkehrsknotens Döppersberg (1955-1965)
- 1959 Stilllegung Strecke: Toelleturm - Ronsdorf - Clarenbach - Gründerhammer
- 1960 Stilllegung Strecke: Zoo - Sonnborn
- 1963 Stilllegung Strecke: Döppersberg - Steinbeck - Viehhof
- 1963 Stilllegung Strecke: Alter Markt - Barmer Schlachthof (Schützenstr.)
- 1964 Stilllegung Strecke: Wichlinghauser Markt - Berliner Str.
- 1964 Stilllegung Strecke: Friedenshain - Lichtscheid
- 1964 Stilllegung Strecke: Alter Markt - Nächstebreck
- 1964 Stilllegung Strecke: Schwelur - Milspe
- 1965 Stilllegung Strecke: Johannisberg - Ravensberg
- 1965 Stilllegung Strecke: Cronenfeld - RS-Hasten
- 10.04.1967 Eröffnung des neuen Schwebebahnhofs Alter Markt

- 1968 Stilllegung Strecke: Elberfeld - Grenze Jagdhaus
- 09.02.1969 Stilllegung des Straßenbahnbetriebshofes Westende
- 03.05.1969 Stilllegung des Straßenbahnbetriebshofes Schwelm
- 1970 Stilllegung Strecke: Döppersberg - Johannisberg
- Ostern 1970 Stilllegung Strecke: Blücherbrücke - Cronenberg - Berghausen 1970 Stilllegung Strecke: Döppersberg - Dönberg
- 31.03.1970 Stilllegung des Straßenbahnbetriebshofes Cronenberg (zunächst als Omnibushauptwerkstatt weiter betrieben)
- 13.07.1970 Stilllegung des Straßenbahnbetriebshofes Mirke, damit Beendigung der Umstellung des meterspurigen Straßenbahnnetzes auf Busverkehr
- 31.3.1970 Auflösung der Kraftwagengesellschaft Ruhr - Wupper mbH und Stilllegung des Omnibusbetriebshofes Hattingen
- 25.5.1970 Behandlung des Generalverkehrsplans im Rat (Vortrag Prof Mäcke); enthält u.a. den Vorschlag zur Stilllegung der Straßenbahn (wird noch abgelehnt)
- 23.11.1972 1. neuer Großraumwagen für die Schwebebahn ausgeliefert - 27 weitere folgen.
ab Mai 1973 Einsatz der neuen Großraumwagen
- 01.10.1974 Einführung des Wabentarifs
- 17.12.1974 Zugabefertigung bei der Schwebebahn mittels Fernsehen
- 17.05.1976 Behandlung der GVP-Fortschreibung 1975 im Rat mit vorgeschlagenen Verbesserungen des ÖPNV (u.a. Verlängerung der Schwebebahn nach Nächstebeck); aber auch Vorschlag zur kurzfristigen Stilllegung des verbliebenen Straßenbahn. Vorlage von Verwaltung und WSW zur Stilllegung der Straßenbahn wird abgelehnt.
- 06.06.1977 Erneute Diskussion über die Straßenbahnstilllegung anlässlich des Ausbaus der Düsseldorfer Str.(Der Ausbau ohne Gleise wäre 1,4 Mio. DM billiger). SPD und CDU sind für den Ausbau mit Gleisen und damit auch gegen einen Stilllegungsbeschluss, die F.D.P. stimmt dagegen.
- 11.06.1977 Stilllegung der Omnibusbetriebshöfe Kapellen (später entsteht dort ein Freizeitbad) und Velbert, dafür
12.06.1977 Inbetriebnahme des Omnibusbetriebshofes Varresbeck
- 23.8.1977 Inbetriebnahme der Schwebebahn-Wendeanlage Zoo/Stadion. Gebaut, um Betriebsstörungen abfangen und unterschiedliche Dichten (Stadionzubringer) fahren zu können, erwies sich die Anlage selbst als anfällig für Störungen. Für die Nutzung der Teilstrecken war kein Bedarf. Daher kaum genutzt - Fehlinvestition (5 Mio. DM).
- 21.11.1977 Beschluss über den Ausbau der Schwebebahn, u.a. mit den neuen Bahnhöfen Ohligsmühle und Kluse
- 1.1.1980 Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) nimmt Betrieb auf.
- 1.2.1980 Stilllegung der Güterkleinbahn Loh - Hatzfeld. Die vorgeschlagene Nachfolgenutzung als Radweg kommt wegen der angeblich hohen Kosten trotz langer Diskussion nicht zustande.

- 31.01.1982 Inbetriebnahme des neuen Omnibusbetriebshofes Nächstebreck , gleichzeitig Stilllegung des Betriebshofes Schönebeck (später nach Altlastenbeseitigung Wohnbebauung) und Stilllegung der Betriebsstelle Wagenhalle Heckinghausen (später veräußert an Gewerbebetrieb).
- 04.09.1982 Festliche Eröffnung des neuen Schwebebahnhofes Ohligsmühle (Architekt: Prof. Wolfgang Rathke)
- 26.09.1983 Nach 1-jähriger Beratung und heftiger öffentlicher Diskussion über die Drucksache "Neue Konzeption des ÖPNV in Wuppertal", in der die Stilllegung der Straßenbahn und sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Angebotsgestaltung behandelt werden, beschließt der Rat die Stilllegung der Straßenbahn in 2 Stufen bis 1987.
- 03.06.1984 1. Stufe der Umstellung von Straßenbahn- auf Busbetrieb:
 Stilllegung Strecke 602: Weiher Str. - Oberbarmen - Alter Markt - Kliniken
 Stilllegung Strecke 606: Weiher Str. - Oberbarmen - Alter Markt - Elberfeld
 Stilllegung Strecke 608: Dieselstr. - Oberbarmen - Alter Markt - Kliniken
- 02.06.1985 2. Stufe der Umstellung von Straßenbahn- auf Busbetrieb:
 Stilllegung Strecke 601: Wieden - Elberfeld - Alter Markt - Heckinghausen
 Stilllegung Strecke 611: Gabelpunkt - Elberfeld - Alter Markt - Heckinghausen
- 30.05.1987 Letzte Fahrt einer Straßenbahn in Wuppertal
- 28.02.1988 Der Rat beschließt die Umbenennung des Bahnhofs Elberfeld in Hbf Wuppertal
- 1989 Der Rat beschließt den Verzicht auf die Umbenennung wegen der hohen damit verbundenen Kosten (ca. 200.000,- DM).
- 23.09.1991 Der Rat beschließt erneut die Umbenennung, nachdem die IHK bei Unternehmen 110.000,- DM zur Finanzierung gesammelt hat.
- 30.05.1992 Aus dem Bahnhof Wuppertal-Elberfeld wird offiziell der Hauptbahnhof Wuppertal.
- ab Okt. 1988 Aus der Straßenbahntrasse in der Talstraße werden Schienen und Schotter entfernt; es erfolgt eine "provisorische" Bepflanzung
- ab ca. 1990 Verstärkte Einrichtung von Busspuren in Stau-gefährdeten Bereichen; bis Ende 1995 etwa 40 Abschnitte mit insgesamt 8 km Länge; geplant weitere 2,5 km.
- 01.01.1991 Einführung des Umwelttickets "Ticket 2000"
- 06.08.1992 Am Bhf. Vohwinkel wird ein P&R-Platz mit 400 Parkplätzen freigegeben.
- 22.12.1992 Die drei Städte W-SG-RS schließen mit der DB einen Vertrag über die Beschaffung von modernen Dieseltriebwagen für die Strecke Elb.-Oberbarmen-RS-SG-Ohligs, die damit im 20-Minuten-Takt S-Bahn-ähnlich befahren werden soll.
- Mai 1994 Einrichtung von Städte-Schnellbuslinien (CE City-Express)
- 25.06.1993 Nach Durchführung eines Wettbewerbs vergibt das Preisgericht den 1. Preis an Prof. Wolfgang Rathke, Wuppertal (Architekt der Haltestelle Ohligsmühle).
- 28.02.1997 Baubeginn der Schwebebahnhaltstelle Kluse
- 27.03.1999 Eröffnungsfeier für die Schwebebahnhaltstelle Kluse
- 05.04.1995 Erster Spatenstich für die Modernisierung der Schwebebahn
- 1997 Bürgerinitiative gegen den Neubau der Schwebebahn. Kompromiss: Einige

Bahnhöfe und die Wagenhalle Oberbarmen werden in historischer Gestalt modernisiert

29.07.1997 Austausch der ersten Stütze und Brücke

12.04.1999 Absturz eines Schwebebahnzuges mit 5 Toten und 45 Verletzten

17.05.2008 Eröffnung des neuen Schwebebahnhofs Vohwinkel

Übersicht 2: Straßenplanung und Straßenbau in und um Wuppertal

A. Überregionale Straßen

	Planung	Bau
Autobahn Köln - Bonn		1932 (Fertigstellung)
Autobahn Köln - Oberhausen - (Hannover)		1934 (Baubeginn)
Zubringer Düsseldorf – Hilden (B 326/A 46)		1935-1937
Autobahn Leverkusen - Wup. - Kamen	ab etwa 1935	1939 Baubeginn. Anfang 1942 stillgelegt. Ab 1955 Weiterbau zunächst bei Unna/Kamen. 1956 Freigabe bis Wuppertal -Süd. 25.10.1960 Freigabe Wup.-Ost bis Hagen. 31.8.1963 letztes Teilstück Unna - Hagen freigegeben.
B 326 Hilden-W.-Stadtgrenze (A 46)	1935 erste Überlegungen 1951 Trassenfestlegung	1953 - 1957 1965 - 1967 Umbau Knoten Hilden zu Autobahnkreuz.
B 326 Haan - Wup.-Nord (A 46)	1935/36 erste Überlegungen. 1939 Wettbewerb. 1952 Leitplan ab 1957 Planung durch den Bund (LVR).	1963 Baubeginn in W.-Nord. 1966 1. BA bis Wichlinghausen. 1968 bis Elberfeld-Mitte. 28.11.72 durchgehend befahrbar (Teilfreigabe Sonnborner Kreuz). 1974 Fertigstellung
B 51 (A 43) Wup.-Nord - Witten		12.12.1969 (Freigabe)
B 51 Wuppertal - Remscheid (Ausbau)		29.5.1967 (Fertigstellung)
B 224 N Sonnborner Kreuz - Velbert	Seit Ende der 50er Jahre. 1972 Linienbestimmung. 1981 Planfestst. Düs.Str./Keffhäuschen	1973 Baubeginn in Velbert. 1974 Sonnborner Kreuz/Düsseld.Str. fertiggestellt. 1986 - 90 Düs.Str./Stadtgrenze 28.11.1990 Freigabe
A 113/A 31 Mülheim-Wup. - Siegburg	Überlegung Anfang 60er ab 1967 Freihaltung der Trasse 1973 Festlegung Linienführung 1974 Ablehnung durch Stadt/ Proteste der Anlieger 1981 Aufhebung Linienführ.	Nicht gebaut
EB 7 Hagen - W.- Nord - Aprath -Düsseldorf	Überlegung Ende 50er Jahre ab 1960 Abstimmung der Linienführung. ab 1976 Ablehnung durch Stadt. 1979 Freihaltung Trasse in FNP-Dönberg. bis 1985 in Bedarfsplänen	Nicht gebaut

B. Hauptverkehrsstraßen in Wuppertal

Talstraße B 7 (einschließlich Ergänzungsstraßen)

Robert-Daum-Platz - Oberbarmen	Um 1925, dann nach 1929 erste Überlegungen. 1939 Wettbewerb. 1947 Grundsatzbeschluss	1950 - 55 Brausenwerth - Barmer Str. 1950 - 53 Höhne bis Rud.-Herzog.-Str. 1954 - 56 Ohligsmühle- Döppersberg 1955 - 63 Umbau Knoten Döppersberg 1955 - 56 Fr.-E.-A. (Spinn-/Engelsstr.) 1956 - 65 Ausbau Knoten Oberbarmen 1957 - 58 Restausbau Höhne 1958 - 60 Fr.-E.-A. (Eiland - Haspel) 1960 - 62 Tannenbergestr.-Ohligsmühle 1960 - 63 Fr.-E.-A. (Kluse - Eiland) 1961 - 62 Fr.-E.-A. (Spinn-/Stresem.str.) 1962 - 67 Ausbau Knoten Alter Markt 1962 - 66 Ausbau Tannenber-Kreuz 1962 - 66 Berl.Str.(Bachstr.-Wup.Markt) 1963 - 67 Bed.Str.(Wup.M.-Langob.Str.) 1965 - 67 Ausbau Haspeler Kreuz 1967 - 68 Bau Berliner Platz 1969 - 72 Fr.-E.-Allee (M.-Luther-Str.-Engelsstr.)
Umbau der Talstraße	1986 Wettbewerb 1989 Beschluss Rahmenplan	1989-91 Berliner. PL. - Brändströmstr. 1992-94 Brändströmstr.- R.-Herzog-Str. 1992-96 Berliner Platz (mit Busbahnhof)
Höfen/Dahler Str.		1972 - 1974
Kreuzung Dahler Str. – Kohlenstr.		1974 - 1978
Jesinghauser Str.		1976 - 1978

Südparallele

Wittensteinstr. (Name seit 1962)		1955 Durchbruch Fr.-Wilhelm-Pl. 1956 - 57 Durchbr. Besenbr.-/Unionstr. 1959 - 60 Durchbruch Oberdenkmalstr. 1963 - 64 Neub. Anschluß zur Siegesstr.
Clef/Heckinghauserstr.		1963 - 66 Fischertal – Heidter Berg 1969 - 71 Brändström-Str. - Werlèstr. 1972 - 73 Ackerstr. - Linienstr. 1973 - 75 Linienstr.-Kl.Str./ Bockmühle
Südring		1960 - 65 Ausbau Bahnhofstr. 1960 - 71 Südstr./Kleeblatt/Blankstr.

Nordparallele

Hofkamp		1954 - 55 Haspeler Str. - Wupperst. 1959 - 60 Wupperstr.- Neustr.
Morianstr./Am Kolk		1958 - 59
Bachstraße		1969
Westkötter Kreuz		1870 - 72
Durchbruch Humburgstr. (Neubau)		Zwischen 1962 – 67 (Umbau Alter Markt)

Südliche Entlastungsstraße

Südhangschnellstraße (südlich/oberhalb der Märkischen Eisenbahn)	1939 Wettbewerb 1952 Leitplan 1963 FNP 1970 Generalverkehrsplan 1973 Aufgabe der Planung	Nicht gebaut
L 418 (A46 – Kiesbergtunnel)	1963 Ratsbeschuß' 1967 Planfestst.A 46/Tunnel	1965 - 70 A 46 bis Kiesbergtunnel 2.10.1970 Kiesbergtunnel eröffnet
Abstieg Bendahl	1947 Ratsbeschluss 1977 BPlan 303 beschl. 1984 Ratsbeschluss, Abstieg nicht zu bauen	Nicht gebaut

Südtangente

L 418 (teilw. Neubau)	ab 1960 Vorplanungen 1963 Beschuß d. Rates 1965 Im FNP enthalten 1979 Planfestst.beschluss für offene Trasse. ab 1989 Plan. Burgholztunnel	1965 – 73 Lichtscheider Kreisel 1982 -89 MVA – Lichtscheid 2002 - 06 Burgholztunnel 30.03.06 Freigabe
L 419 Parkstr. (Neubau) L 419 Neubau mit Di- rektanschluss an A 3	1939 Vorschlag in Wettbew. 1981 Zustimmung Rat zur Freihaltung einer Trasse Nach 2010 Planung	1957 - 59 Blombachtalbrücke 1959 - 60 Parkstr.

Sonstige Hauptverkehrsstraßen

Verlegung der B 7 in Dornap/Hahnenfurth	Ende 80er Jahre 1993 Vereinbarung	1994 - 96 I. Bauabschnitt
L 74 Sonnborn – Müngsten (Neubau)	Anfang 60er Jahre 1966 und 1968 Planfest- stellung.	1966 - 73 Kohlfurth-Müngsten 6.09.1973 Freigabe. 1967 - 75 Sonnborner Kreuz - Kohlfurth
Varresbecker Straße		1976 - 78
Ronsdorfer Straße	Anfang 60er Jahre im FNP 1968 Grundsatzbeschuß 1993 Beschluss für Restaus- bau	1977 - 82 bis Kronprinzenallee (wg. fehl. Entscheidung über Abstieg Bendahl) 1995 - 96 Kronpr.allee bis Blankstr.
SonnbornerUfer (Neu- bau)		1970 - 72
Kreuzung Fischertal/ Gewerbeschulstraße		1971 - 72
Carnaper Straße		1970 – 72 Krankenhaus/Schützenstraße
Oberer Griffenberg		1972 - 73
Briller Straße		1973 - 75 Ottenbr. Str. – Bayreuther Str.
B 51 Nächstebrecker Str. (Neubau)	1970 Vorschlag bei Nächstebreck-Projekt	1983 - 88
Karlstr. - Hochstraße		1970 – 73 Gathe - Malerstraße
Märkische Straße		1973 – 75 Waisenstr. - Müggenburg
Theishahner Kreuz		1973
Max-Horkheimer.Straße (Neubau Universität)		1972 (Baubeginn)
Wall		1970 (Fertigstellung)
Westring		1970 (südlich A 46)
Zoobrücke/Siegfriedstr.		1979 - 1980