

Daten zum Wiederaufbau von Barmen - Gemarke

Hinrich Heyken



In der Nacht vom 29. auf den 30. Mai 1943 versinkt das Zentrum von Barmen, das alte Gemarke, unter den Bomben der Alliierten in Schutt und Asche. Tausende von Menschen verlieren ihr Leben, die Wohn- und Geschäftshäuser zwischen Dörner Brücke und Bachstraße, Kirchen, Oper, Rathaus und Ruhmeshalle sind weitgehend zerstört. Schwebebahn und Straßenbahnen fahren zwar bald wieder, durchqueren aber eine gespenstische Ruinenlandschaft. Die Bilder vom bombenzerstörten Barmen zeigen eindrucksvoll das Ausmaß der Zerstörung. Ausgebrannte Fassaden beherrschen die Szene.



Der Alte Markt nach 1945

In den ersten Jahren nach Kriegsende allerdings waren die verbliebenen 325.000 Bewohner (VZ 1946) vor allem mit dem Überleben beschäftigt¹. Jeder richtete sich so gut es ging in den Trümmern und Gebäuderesten ein. Und gut ging es nicht. Die Menschen lebten in katastrophalen Verhältnissen: mit Hungerrationen, Unterkünften in Ruinen und Bunkern, ohne ausreichendes Heizmaterial insbesondere im strengen Winter 1946/47. Oberbürgermeister Robert Daum beklagte zur Jahreswende: "Sorge und Not gehen um. Das Ende des Jahres 1946 ist noch trostloser als der Anfang. Zum Hungern ist das Frieren gekommen."² Vom 8.1. bis 20.1.1947 bleiben die Schulen wegen Kohlenmangels geschlossen. Bereits im Herbst 1946 war es zu Hungerprotesten gekommen. Am 4.2.1947 veranstalteten die Gewerkschaften in der Stadthalle eine Großkundgebung gegen Hunger und Not. Am 25. März demonstrieren 35.000 Arbeiter vor dem "Neuen Rathaus", dem früheren (und späteren) Polizeipräsidium, gegen die niedrigen Lebensmittelzuteilungen. Die Wohnverhältnisse sind nicht minder katastrophal. In der zerstörten Stadt wohnten eine Vielzahl der verbliebenen Einwohner sowie ein wachsender Strom von Rückkehrern und Flüchtlingen in Kellern, Baracken, Behelfsheimen, Notunterkünften in Fabrikgebäuden, Wohnlauben, Bunkern oder Massenquartieren (Turnhallen) und Lagern. Viele sind arbeitslos, die Arbeitslosenunterstützung ist kärglich. Rat und Verwaltung sind voll auf beschäftigt, das ihre zur Linderung der allgemeinen Not beizutragen.

¹ Vgl. Wuppertal 1945 - Chronik und Dokumentation. Informationen aus dem Stadtarchiv Nr. 4, Wuppertal 1985

² Vgl. WZ vom 1.10.1987, Beilage 100 Jahre WZ, S.63

Ein Wiederaufbau der Stadt schien in weiter Ferne zu liegen. Erst 1947/48 beginnt die organisierte Entrümmung von Straßen und Grundstücken in Wuppertal³. Aber im Nov. 1948 öffnet schon der Fita-Palast „als eines der modernsten deutschen Kinos“ wieder seine Türen⁴; im Februar 1950 werden im Erdgeschoß der der notdürftig instand gesetzten Ruhmeshalle Ausstellungensräume eröffnet. Und bereits 1949 ziehen die Stadtwerke, die mit Teilen ihrer Verwaltung im ausgebrannten Barmer Rathaus untergekommen waren, in die Gebäude des 1942 geschlossenen Barmer Schlachthofes an der Bromberger Straße. Die Arbeiten zur Wiederherstellung des Rathauses ziehen sich allerdings noch Jahre hin, erst 1958 wird es wieder Sitz der Stadtverwaltung. Der neue Ratssaal wird am 30. Sept. 1958 mit einer Festsitzung des Rates eingeweiht.

Die Planung der Talstraße als Voraussetzung für den Wiederaufbau

In dieser Zeit, in der die Stadt und ihre Einwohner im wahrsten Sinne des Wortes ums Überleben kämpfen, werden trotzdem die entscheidenden Voraussetzungen und Beschlüsse für den Wiederaufbau getroffen. Die weitgehenden Zerstörungen insbesondere im Bereich der Talachse bieten neben all der Not und dem Elend für die Bevölkerung doch auch die Chance, lange geplante Vorhaben zu realisieren. Das wichtigste Vorhaben der Vorkriegszeit war der Bau einer neuen breiten Straße im Tal. Auch die neuen kommunalen Mandatsträger - am 13.10.1946 ist der erste Stadtrat gewählt worden, Robert Daum wird Oberbürgermeister und Dr. Bremme Oberstadtdirektor - halten den Ausbau der Talstraße für die wichtigste Aufgabe der Stadtentwicklung; ihr Ausbau hat für sie gerade nach diesem Krieg erste Planungspriorität.

In den im engen Tal gewachsenen Stadtzentren von Elberfeld und Barmen genügen die engen Straßen schon lange vor dem Krieg nicht mehr den Verkehrsansprüchen. Um die Jahrhundertwende schafft die Schwebebahn zwar für den Personenverkehr eine lange Zeit ausreichende Lösung, nicht aber für den nach dem 1. Weltkrieg rasch anwachsenden Automobilverkehr, der in den 20er und 30er Jahren rasch die schmalen Straßen im Tal füllte. Bereits in den 30er Jahren wurden daher auch in Barmen Einbahnstraßen eingerichtet. Der Verkehr in Richtung Osten wurde über Höhne und Große Flurstraße, in Richtung Westen über Werth und Mühlenweg geführt. Über diese schmalen Straßen lief der örtliche Wirtschaftsverkehr, der zunehmende PKW-



³ Bis 1952 werden insgesamt in Wuppertal rd. 3 Mio. cbm Trümmerschutt geräumt. Bis 1960, dem Ende der kostenlosen Entrümmung von Grundstücken durch die Stadt, werden 6,3 Mio. cbm Schutt beseitigt, rd. 8.300 Ruinen beseitigt (vgl. NRZ vom 16.12.19660).

⁴ Vgl. Wuppertal, so wie es war, Bd. 2, S. 91

Verkehr, fuhren Straßenbahnen und Omnibusse sowie auch der wachsende Durchgangsverkehr. Umgehungsstraßen gab es nicht. Elberfeld erreichte man nur über den Haspel und im Norden über Loher Str./Rudolfstr.

Der Ausbau des innerstädtischen Straßennetzes war daher seit Anfang der 30er Jahre ein vorrangiges Ziel der Stadtplanung. Die Spitzen von Wirtschaft und Stadt befürchteten, dass die Stadt den Anforderungen des neuen Verkehrsmittels Automobil nicht gewachsen sein würde, damit eine wesentliche Voraussetzung für die weitere Entwicklung als Industriestadt verlieren würde und deshalb schließlich an der eigenen Verkehrsnot zugrunde gehen könne. Um hier Abhilfe zu schaffen, wurde ab Mitte der 30er Jahre vom neuen Stadtplanungsamt unter seinem ersten Leiter Otto Schillinger⁵ ein Verkehrskonzept entwickelt, das eine neue breite Verkehrsachse im Tal sowie eine Entlastungsstraße am nördlichen Rand der Siedlungsgebiete von Barmen und Elberfeld vorsah mit leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindungen zwischen diesen beiden Achsen und weiter hinaus zu den Stadtteilen auf den Südhöhen. Im großen Städtebauwettbewerb von 1939 für einen Generalverkehrs- und -bebauungsplan der Stadt Wuppertal wird dieses Verkehrskonzept weiterentwickelt und konkretisiert. Während in Elberfeld etwa im Verlaufe der heutigen Bundesallee eine ganz neue Trasse durch dicht bebaute Innenstadtbereiche geführt werden muss, bilden in Barmen vorhandene Straßenzüge vom Neuen Weg über die Höhe bis zur Berliner Straße - allerdings erheblich verbreitert - die Grundlage der vorgeschlagenen breiten neuen Talachse. Bereits damals wird für die Zentren von Elberfeld und Barmen die Anlage eines Verkehrsringes vorgeschlagen, um so Verkehr aus den Stadtzentren herausnehmen und dort „Bummelstraßen“ einrichten zu können⁶.

Der Krieg hat die Durchführung dieser Planung zunächst verhindert. Die Zerstörung der Stadt in den Bombennächten 1943 schuf dann allerdings auf entsetzliche Art und Weise auch die Voraussetzungen für die Realisierung der neuen Talstraße. Sie setzte im Tal den Rahmen für den Wiederaufbau, formte die neue Stadtstruktur entlang der Talachse vom Robert-Daum-Platz in Elberfeld bis zum Berliner Platz in Oberbarmen.

Bereits im Juli 1946 wird deshalb für weite Teile der Talachse eine Bausperre beschlossen, "um Einzelbaumaßnahmen zu verhindern, die den zusammenhängenden, städtebaulich gelenkten späteren Wiederaufbau und die Durchführung dringender Verkehrsverbesserungen stören oder unmöglich machen könnten."⁷ Am 25.6.1947, wird dann der Ausbau der Talstraße einstimmig beschlossen. Oberbürgermeister Robert Daum erklärt den Talstraßenbau zur Lebens- und Existenzfrage der Stadt Wuppertal⁸.

Die Planung der Talstraße von 1946/47 folgt im wesentlichen den Wettbewerbsergebnissen von 1939. Den neuen Rahmenbedingungen angepasst soll sie nun aber mit generell 35 m Breite etwas schmaler ausgeführt werden als damals vorgesehen und ist allen Repräsentativem entkleidet. Die Straßenbahn soll auf besonderem Bahnkörper in der Mitte geführt werden, die Anlegung von Radwegen wird ausdrücklich abgelehnt, weil für das Fahrrad bei der topografischen Situation der Stadt keine besondere Verkehrsbedeutung erwartet wird und der enge Verkehrsraum daher den anderen Verkehrsträgern vorbehalten bleiben soll⁹.

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

Am Alten Markt ist in einer 1950 ausgearbeiteten Planung die Einrichtung eines Kreisels auf einer großen Platte über der Wupper vorgesehen. Im Kreisel sollte der Schwebebahnhof neu errichtet werden mit darunter liegenden Bahnsteigen für Straßenbahn und Busse. Diese Planung wird im Zuge der Durchplanung Ende der 50er Jahre noch grundlegend geändert. Anstelle

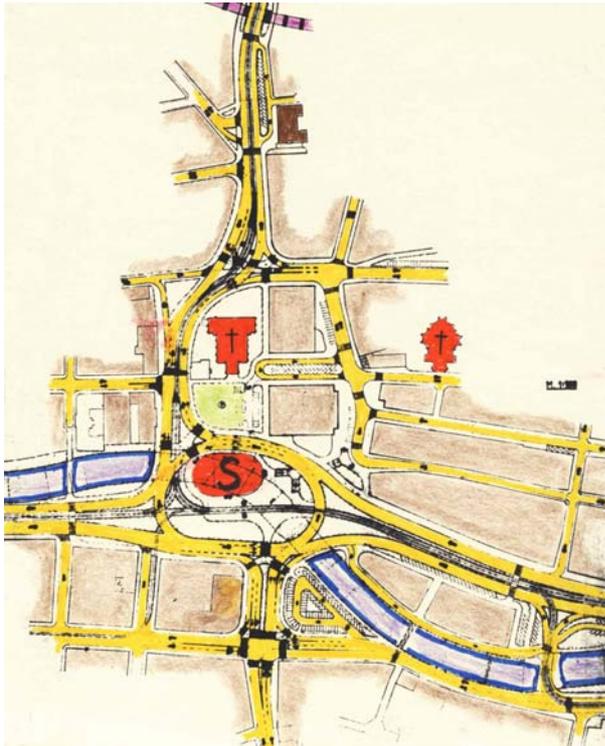
⁵ Ein Stadtplanungsamt wurde in Wuppertal erst 1936 eingerichtet. Leiter von 1936 - 1965 war Otto Schillinger.

⁶ Vgl. H. Heyken: Der Rat beschließt den Bau der Talstraße. In: POLIS, 3.Jg., Nr. 1, 1992 S. 16 -25.

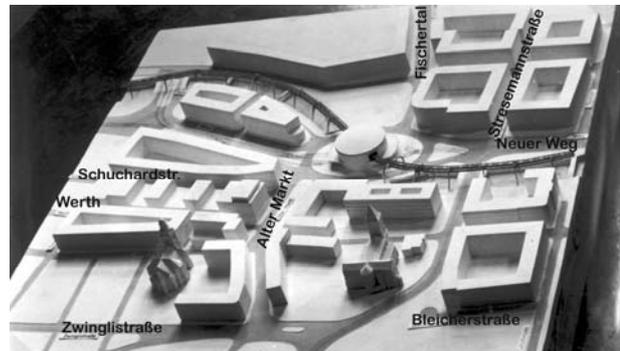
⁷ Vgl. Drs.Nr. 2/46, Protokoll der Ratssitzung vom 17.7.1946

⁸ Westdeutsche Rundschau vom 1.4.1950

⁹ Vgl. Protokoll über die gemeinsame Sitzung des Bauausschusses und des Wiederaufbauausschusses vom 3.2.1947, S.2



des seit 1950 vorgesehenen Kreisels mit kombiniertem Schwebbahn- und Straßenbahnhofs in der Mitte wird dann daraus doch eine normale Straßenkreuzung, weil diese billiger kommt und weil die Stadtwerke einen geringeren Umsteigebedarf ermitteln als zunächst angenommen.



Die Trasse nimmt dann zwar die Höhe auf, verbreitert sie jedoch um mehr als das dreifache auf teilweise 41 m. Unter Begradigung der alten Straßenführung soll die Bebauung zu beiden

Seiten zurückgesetzt werden. Zwischen der Rolingswerther Brücke und der Diederhofer Straße bleibt zur Wupper hin keine Bautiefe mehr erhalten, so dass diese Seite von Bebauung frei bleiben muss. So muss auch der Wiederaufbau des an der Ruhmeshalle stehenden Gymnasiums dieser Planung weichen. Die stark reduzierten Bautiefen im Barmer Zentrum führen zu Schwierigkeiten beim Wiederaufbau und erfordern teilweise neue Baustrukturen, für die die Planungsgrundlagen durch Baupläne beschleunigt geschaffen werden müssen.

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

Diese 1946 entwickelte Planungskonzeption für den Wiederaufbau der Talachse, der Diskussionsprozess und die Art der Umsetzung machen deutlich, dass das Verkehrskonzept Grundlage für die Wiederaufbauplanung der Stadt wurde. Die Verkehrsplanung bestimmte die neuen Stadtstrukturen. Die Stadtplanung legt Fluchtlinien fest, außerhalb derer sich die Bautätigkeit vornehmlich auf den alten Bau- und Nutzungsstrukturen entfalten kann, wie sie in der Sonderpolizeiverordnung festgelegt sind. Nur an einigen wenigen Stellen werden mit dem Instrumentarium der Durchführungspläne auch neue Baustrukturen entwickelt, meist nur dort, wo die Intensität der Eingriffe durch die Straßenplanung eine Neuordnung zwingend erforderlich macht, um überhaupt eine neue Bebauung zu ermöglichen. Dies geschieht entlang der Talstraße für die Barmer Innenstadt (Nr. 30 und 28). Ansonsten werden die alten Nutzungsstrukturen fortgeschrieben, sicherlich auch unter dem Gesichtspunkt, den notwendigen Wiederaufbau nicht durch langwierige Planungs- und Neuordnungsprozesse zu ersticken. Allerdings führt dieses Verfahren auch dazu, dass an vielen Stellen alte, den zukünftigen städtebaulichen Anforderungen nicht mehr entsprechende Strukturen neu erstehen. So wird z.B. die aus der Entwicklung der Industriestadt überkommene enge Nachbarschaft von Wohnen und Gewerbe planerisch nicht angegangen und etwa eine Entflechtung angestrebt. Bei der Konzentration auf die dominierende Verkehrsproblematik fehlt die ergänzende städtebauliche Konzeption für den Wiederaufbau.

Der Bau der Talstraße in Barmen

In Barmen waren anders als in Elberfeld ausschließlich vorhandene Straßen auszubauen: Friedrich-Engels-Allee, Neuer Weg, Höhne, Berliner Str. Als vordringlich galt hier aber der Abschnitt Rathaus Brücke - Werther Brücke im Zuge der Höhne, weil damit die Voraussetzungen für den Wiederaufbau des Barmer Zentrums geschaffen wurden. Sicherlich spielte dabei auch eine Rolle, dass bei den vorhandenen Rivalitäten zwischen Elberfeld und Barmen die ersten Bauabschnitte der neuen Talstraße nicht ausschließlich in Elberfeld liegen konnten. So verständigte man sich im Rat denn darauf, dass der Ausbau mit jeweils einem Bauabschnitt in Elberfeld und in Barmen beginnen sollte: dem Abschnitt Brausenwerth - Barmer Straße in Elberfeld und dem Abschnitt Rathaus Brücke - Werther Brücke in Barmen¹⁰.

Am 20. Juli 1950 begannen dann die Bauarbeiten in Elberfeld am Abschnitt Brausenwerth - Barmer Str., am 9. August wurde auch in Barmen am Abschnitt Höhne begonnen¹¹.

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

Die Stilllegung der Baustelle aufgrund der Grunderwerbsprobleme führte zu lautstarken Auseinandersetzungen im Rat. Bereits am 15.1.1951, als Baudezernent Dr. Hübler vor dem Rat seinen jeweils zu Jahresbeginn traditionell vorgesehenen Bericht über den Stand der Arbeiten an der Talstraße abgab, entspann sich spontan eine heftige Diskussion, weil Barmer Stadtverordnete wohl auch Schlampereien der Verwaltung, speziell des Liegenschaftsamtes zu Lasten ihres Stadtteils argwöhnten. Der Stv. Wirths (FDP) warf dem Liegenschaftsamt vor, den Grunderwerb zu verschleppen. Nicht die Sicherstellung des Baufortgangs stehe bei den Verhandlungen im Vordergrund, sondern der Ankauf zu einem günstigen Preis. Die Ursache sei ein Organisationsfehler: Die Grundstücksabteilung des Liegenschaftsamtes müsse der Bauverwaltung zugeordnet werden, damit die Prioritäten richtig gesetzt würden. Stv. Brauda (CDU) kritisierte, daß das Liegenschaftsamt offenbar häufig versuche, den Preis zu diktieren und ihn den Grundstückseigentümern mit der Enteignungsdrohung aufzuzwingen. Auch das sei auf Dauer nicht hilfreich bei den noch ausstehenden Grundstücksverhandlungen¹².

Die Verwaltung weist die Anschuldigungen zurück und erläutert in umfangreichen Vorlagen in den folgenden Ausschusssitzungen den Stand und die Schwierigkeiten des Grunderwerbs. Diese liegen zum einen in unterschiedlichen Preisvorstellungen, den schwierigen Verhandlungen mit Erbgemeinschaften und der zeitaufwendigen Durchführung von Enteignungsverfahren bei nicht verkaufsbereiten Eigentümern. Darüber hinaus müssen aber häufig auch erst Ersatzgrundstücke für Eigentümer oder gewerbliche Mieter beschafft und deren Umzug oder auch Baumaßnahmen finanziert werden. Im Bereich der Höhne waren es allein 12 Geschäfte und Gewerbebetriebe. Den Wohnungsmietern mussten Ersatzwohnungen beschafft werden; in den Ruinen der beiden Bauabschnitte gab es noch 34 Wohnungen.¹³

¹⁰ Vgl. Stenografisches Protokoll der Ratssitzung vom 10.5.1950, Antrag der CDU Drs. Nr. 114/50 (angenommen bei 8 Stimmenthaltungen)

¹¹ Vgl. Verwaltungsbericht für die Jahre 1948 - 1953, S. 436

¹² Vgl. Stenografisches Protokoll der Ratssitzung am 15.1.1951, S. 4 ff

¹³ Zusammenstellung des Liegenschaftsamtes vom Jan.1951

In den nächsten drei Abschnitten, deren Ausbau 1952 beschlossen wird, sind z.B. für 272 Wohnungen mit 682 Räumen Ersatz zu schaffen, wobei die Ersatzräume wegen der allgemeinen Wohnungsnot neu zu erstellen sind (Drs. Nr. 208/52, Anlage, zur Sitzung des Hauptausschusses am 6.6.1952). Insgesamt sind bis 1967 für den Aus-

Trotzdem geht der Streit über den schleppenden Grunderwerb weiter, während an der Höhe die Bauarbeiten über ein Jahr ruhen. In der Hauptausschusssitzung am 10.1.1952 wird das Problem aufgrund einer Anfrage der CDU erneut behandelt. Wieder wird das Liegenschaftsamt, das immer noch nicht alle erforderlichen Grundstücke erwerben konnte, mit Vorwürfen überhäuft. Die Verwaltung weist zum wiederholten Male daraufhin, dass Einsprüche gegen die festgesetzten Fluchtlinien¹⁴, die Notwendigkeit des Nachweises von Ersatzgrundstücken mit der Ermöglichung von Ersatzbauten den Grunderwerb behindern.¹⁵

Schließlich schlägt die Verwaltung - um diesem Ärger zukünftig zu entgehen - vor, vor der Durchführung der nächsten Baumaßnahmen zunächst alle erforderlichen Grundstücke zu erwerben und freizumachen. Eine entsprechende Vorlage, in der dafür fünf weitere Bauabschnitte vorgeschlagen werden, wird am 20.6.1952 vom Hauptausschuss beschlossen. Die Kosten von Grunderwerb und Freimachung werden auf rd. 17. Mio. DM geschätzt¹⁶. Das führt dann auch gleich zu einer längeren Pause beim weiteren Bau der Talstraße.

Trotz allen Ärgers, die neue breite Höhe war 1953 fertig. Sie führte allerdings vorläufig nackt und bloß ohne Baum und Strauch durch eine Ruinen- und Trümmerlandschaft und wurde nur von wenigen Autos befahren, denn in Wuppertal gab es damals gerade mal 23.000 Kfz, darunter 11.000 PKW,



Die neue Höhe 1953 mit der Ruine der Ruhmeshalle

Wiederaufbau des Barmer Zentrums

In Barmen führten Planung und Ausbau der vormals so schmalen Höhe zu so tiefen Eingriffen in die vorhandenen Grundstücksstrukturen, dass ohne eine neue Planung keine vernünftige

bau der Talstraße 240 Betriebe verlagert und 520 Wohnungen abgerissen worden, für die Ersatz geschaffen werden musste (General-Anzeiger vom 30.9.1967).

¹⁴ Der hier geltende Fluchtlinienplan 10002 wurde tatsächlich erst am 7.8.1851 rechtskräftig, d.h. 1 Jahr nach Baubeginn. Vor Rechtskraft ist aber z.B. keine Enteignung möglich.

¹⁵ Vgl. General-Anzeiger vom 11.1.1952

¹⁶ Vgl. Sitzung des Hauptausschuss am 6.6.1952, Drs. Nr. 208/52 (Anlage)

Nutzung entstehen konnte. Deshalb werden für die Barmer Innenstadt anstelle der sonst üblichen Pläne, die lediglich Fluchtlinien für die Straßen festlegen, an denen sich die neue Bebauung auszurichten hat, Durchführungspläne (DP) aufgestellt: für Barmen die Durchführungspläne Nr. 30 und Nr. 28. Der DP Nr. 30 wird am 29.10.1952 aufgestellt und am 26.11.53 rechtskräftig.

Durchführungspläne regeln Art und Maß der neuen Nutzung. In Barmen wird Geschäftsgebiet festgesetzt mit einer 4 - 5geschossigen Bebauung. Zwischen Werth und Zwinglstr. sowie zwischen Schuchardstraße und Höhe reicht die Blocktiefe für eine Blockrandbebauung. Für den schmalen Block zwischen Werth und Schuchardstraße werden quer gestellte Gebäude mit maximal 5 Geschossen festgesetzt mit eingeschossigen Gebäuden und Passagen dazwischen, um die Belichtung und Besonnung zu ermöglichen. Dies ist für diesen Block eine ganz neue Baustruktur gegenüber der Randbebauung der Vorkriegszeit. Entlang der Höhe bleibt es bei der Blockbebauung.

1953 sind damit für den Wiederaufbau endlich die Voraussetzungen geschaffen: die neue Höhe ist weitgehend fertig und neues Baurecht ist geschaffen. Nun kann es richtig losgehen.

- 1949 Fotogeschäft und Drogerie Jansen eröffnet neue Geschäftsräume im Eckhaus Werth/Lindenstr.
4. Febr. 1950 Feierliche Eröffnung der Ausstellungsräume im Erdgeschoß der Ruhmeshalle durch Werner Sehlbach und OB Daum.
9. Febr. 1951 Neubau der Rhein-Ruhr-Bank (früher Dresdener Bank) am Werth wird eröffnet.
15. Mai 1951 Feierlicher Wiedereinzug in die wieder aufgebaute St. Antoniuskirche.
2. Jan. 1951 Nach 3 1/2jähriger Bauzeit wurde die Zentralstelle der Wuppertaler AOK im Gebäude des Wuppertaler Hofes in Barmen für den Publikumsverkehr geöffnet.
19. Jan. 1952 Eröffnung der neue Mädchen-Realschule am Hohenstein.
18. Nov. 1952 Der Neubau der Barmer Creditbank wird seiner Bestimmung übergeben.
23. Jan 1953 Der Neubau der Landeszentralbank am Unterdörnen wird eingeweiht.
- 1953 Auf dem Alten Markt regelt ein Verkehrspolizist in einer Tonne den Verkehr – es gibt noch keine Ampeln in Wuppertal. Der Platz ist zwar von Trümmern befreit, jedoch mehr von einer Budenstadt umgeben (W-Rundschau, 21.4.88).
- Ende 1953 Das neue Eckgebäude Höhe/Gemarker Ufer mit dem Filmtheater „Lichtburg“ wird fertig gestellt.
19. Mai 1955 Feierlicher Eröffnungsgottesdienst der Gemarker Kirche in der Zwinglstr. 1888 war der Grundstein gelegt worden, im Dez. 1890 wurde sie fertig. 1934 tagte hier die Reichssynode der Bekennenden Kirche.
25. Mai 1955 Richtfest für das Verwaltungsgebäude von Vorwerk & Co am Mühlenweg.
16. Sept. 1955 Das Bilkahaus am Werth eröffnet seine Tore.
Vorher war das neue Gebäude des Reisebüros Dahl als erstes neues Gebäude am Alten Markt errichtet worden (W.-Rundschau 9.9.82 mit Bild).
22. Sept. 1955 Eröffnung des Woolworth-Kaufhauses am Werth.

14. Okt. 1956 Wiedereröffnung des Opernhauses mit der Oper „Mathis der Maler“ von Paul Hindemith. (16.7.1954 hatten die Bauarbeiten begonnen.) Festakt mit Ansprachen von OB Schmeißing, Ministerpräsident Steinhoff und Generalintendant Henrichs. Rechtzeitig zur Eröffnung wird auch ein kleines Stück Friedrich-Engels-Allee vor dem Opernhaus fertig gestellt.
16. Juni 1956 Einweihung der Hauptverwaltung der BEK an der Stelle in den Barmer Anlagen, an der vorher die Barmer Stadthalle gestanden hatte. Auf Drängen der Stadt hatte der Barmer Verschönerungsverein 1955 das Grundstück an die BEK verkauft.
- 1957 Der Alte Markt hatte inzwischen seine Pavillons für die Straßenbahn-Haltestelle bekommen. Die Westseite liegt noch weitgehend in Trümmern. Ostseite Lange-Haus/Reisebüro Dahl/Bilka. Das Gebäude an Zwinglistraße fehlt noch.



Alter Markt 1962

9. Febr. 1957 Eröffnung der neuen Sparkassen-Zweigstelle in Barmen am Rolingswerth.
12. März 1958 Der Rat beschließt nach heftiger öffentlicher Diskussion die Stilllegung der Bergbahn.
21. Juni 1958 Wiedereröffnung der zerstörten Ruhmeshalle als Haus der Jugend. 1957 hatte es einen heftigen öffentlichen Streit um das erhalten gebliebene Freskenband gegeben, dessen Beseitigung der Rat beschlossen hatte.
4. Juli 1959 Stilllegung der Barmer Bergbahn trotz heftiger Proteste der Bevölkerung.
30. Sept. 1958 Der neue Ratssaal im wieder aufgebauten Barmer Rathaus wird mit einer Festsetzung des Rates eingeweiht. Die Aufbauarbeiten hatten über 10 Jahre gedauert, in denen zwar immer Teile der Stadtverwaltung im Gebäude untergebracht waren, der Rat aber im Polizeipräsidium getagt hatte. Das große Walmdach war dabei nicht wieder aufgebaut worden, stattdessen erhielt das Rathaus nun ein weiteres Geschöß mit einem Flachdach darauf.
28. Jan 1960 Übergabe des neuen Finanzamtes Unterdörnen (8.1.1957 Baubeginn, 19. März 1958 Richtfest).

6. Aug. 1960 Einweihung der neuen Verkaufsräume der Firma Schwiebert - Rundfunk auf dem Werth.
- 1960 Die Entrümmerung geht zu Ende. Die kostenlose Entrümmerung von Grundstücken und Beseitigung von Ruinen durch die Stadt wird Ende 1960 abgeschlossen. 6,3 Mio cbm Trümmerschutt wurde beseitigt, 8.500 Ruinen abgetragen, 33,5 Mio DM wurden für die Entrümmerung aufgewandt.
12. Okt. 1960 Wiederaufbau des Bahnhofs Barmen abgeschlossen.
- 1960 Der untere Werth zwischen Alter Markt und Heubruch wird zur ersten Fußgängerstraße in Wuppertal ausgebaut.
- 1960 Der Rathausvorplatz ist neu gestaltet worden. Die Verkaufspavillons („Pferdeställe“) werden abgerissen, an ihrer Stelle werden Parkplätze und Blumenrabatten in Hochbeeten angelegt.
1. Juni 1962 C&A Brenningmeyer eröffnet in Barmen am Werth in einem imposanten Neubau, der das Nachkriegsprovisorium ersetzt.
- April 1963 Beginn der Arbeiten am Um- und Ausbau des Verkehrsknotens Alter Markt als letzter großer Bauabschnitt der Talstraße.

Platz und Verkehrskreuz Alter Markt

Den Schlusspunkt des Wiederaufbaus von Barmen - Gemarkte bildete der Umbau des Verkehrsknotens Alter Markt, der dem Stadtzentrum im Grunde erst sein heutiges Gesicht gab. Der Abschluss der Baumaßnahmen war auch ein Schlusspunkt beim Bau der neuen Talstraße, dem größten Bauprojekt der Wuppertaler Nachkriegsgeschichte. Am 30. September 1967 war die Fertigstellung ein großes Ereignis für Wuppertal - vor allem auch für die Autofahrer, denn fast sechs Jahre hatten die Bauarbeiten an diesem großen Verkehrskreuz gedauert - und wurde ganz groß gefeiert¹⁷.

10 Jahre zuvor waren es die Investitionsabsichten des Kaufhofkonzernes gewesen, die die Planungen vorangetrieben hatten. Die Kaufhof AG hatte das damalige Café „Barmer Hof“ am Alten Markt erworben und wollte hier ein Kaufhaus errichten. Dafür reichte das erworbene Grundstück aber noch nicht aus, benötigt wurde ein Teil des Alten Marktes in einer Tiefe von etwa 7 m sowie der entlang der Wupper vorgesehene Grünzug, auf dem das Parkhaus errichtet werden sollte. Auch die Straßenverbindung Werth-Unterdörnen wurde beansprucht. Das erforderte nun eine gründliche Neuplanung des gesamten Knotens Alter Markt. Die Stadt übernahm dabei im Wesentlichen die Vorstellungen der Kaufhof AG, weil sie Barmen den attraktiven Investor erhalten wollte, der endlich die Westseite des Alten Marktes neu bebauen würde. So wurde der Alte Markt schmaler als in der Vorkriegszeit, der bisher vorgesehene Verkehrskreislauf wurde zugunsten eines Verkehrskreuzes umgeplant, der Steinweg als neue Straße parallel zum Alten Markt trassiert und Unterdörnen in Höhe des Finanzamtes an die Bleicherstraße angebunden. Ein Opfer dieser Planung wurde die bereits 1951 wieder aufgebaute St. Antonius-Kirche, deren Baukörper nun in die neue Flucht des Steinweges hineinragte. Sie wird 1968 abgerissen; der Neubau wird 1973 eingeweiht.

Die Umbauplanung umfasste neben dem eigentlichen Verkehrskreuz eine Reihe von Maßnahmen im Zentrum von Barmen:

- Durchbruch Steinweg von Rödiger Str. zur Wupper und Ausbau Fischertal bis Winklerstr.

¹⁷ Vgl. H.Heyken: Der Alte Markt wird 25. In: POLIS, 3.Jg. 1992, Nr. 2, S. 30-35.

- Ausbau des Alten Marktes mit Busbahnhof,
- Neubau Brücke Rolingswerth,
- Durchbruch Unterdörnen - Bleicherstr.,
- Durchbruch Steinweg - Große Flurstr. (Paul-Humburg -Str.) und Ausbau Große Flurstr.
- Reststück Friedrich-Engels-Alle von Stresemannstr.
- Ausbau der Bachstr. sowie der Kreuzung Westkotter Str./Bredde/Bachstr. sowie schließlich
- Verlegung und Neubau des Schwebebahnhofs Alter Markt.

Es war schon ein großes Bauprojekt, das hier 1961/62 in Angriff genommen wurde. Es wird das neue Gesicht des wieder aufgebauten Barmens stärker prägen als alle bisherigen Wiederaufbaumaßnahmen.

Den Anfang setzte der Kaufhof mit dem Abriss des „Barmer Hofes“ im Dezember 1961. Im Herbst 1962 begann der Bau des neuen Kaufhofs. In kürzester Zeit wuchs das Gebäude in die Höhe, bereits am 5. März 1964 wurde es eröffnet. Offizieller Baubeginn für das Projekt Alter Markt war der 1. April 1963. In den folgenden fünf Jahren wurde die Barmer Innenstadt zu einer ausgedehnten Baustelle, die mit ständig neuen Umleitungen die Nerven der Autofahrer strapazierte. Hinzu kamen zahlreiche Baustellen in der Umgebung: im gleichen Zeitraum wurden auch die Berliner Str. und die Heckinghauser Str. sowie die Herzogbrücke über die Eisenbahn neu gebaut. Es war die hohe Zeit der Straßenbauer in Wuppertal - es war jedoch auch eine Last, in Wuppertal Auto zu fahren. Davon gab es übrigens inzwischen rd. 81.000 (PKW 1965).



Alter Markt 1967

Am 1. Oktober 1963 konnte bereits die Fertigstellung des Umbaus des Platzes Alter Markt vor dem neuen Kaufhof gefeiert werden. Der Durchbruch Unterdörnen/Bleicherstr., die neue Paul-Humburg-Str. sowie der neue Steinweg waren im Frühjahr 1964 weitgehend fertig. Das größte Bauvorhaben in der zweiten Bauphase war zweifellos der Neubau des Schwebebahnhofs, der im August 1965 begann. Ein Höhepunkt war die Montage der Gerüstbrücke sowie der Abbruch des Alten Bahnhofs. Dazu musste im April 1967 der Schwebebahnbetrieb für 14 Tage komplett eingestellt werden - was in Barmen den Zeitungsberichten zufolge zu einem Verkehrschaos ohne gleichen führte. Aber am 17.4.1967 ab 5.25 fuhr die Schwebebahn wieder. Mit wehenden

Fahnen und Platzkonzert wurde Richtfest am neuen Schwebebahnhof gefeiert¹⁸. Die Arbeiten gingen mit Hochdruck dem Ende entgegen.

Am Morgen des 30. Septembers 1967 wurde Verkehrskreuz mit zackiger Musik des Polizeimusikkorps und lauten Böllerschüssen dem Verkehr übergeben. Oberbürgermeister Herbert Herberths durchschnitt ein weißes Band, Oberstadtdirektor Werner Stelly setzte mit einem Knopfdruck den Verkehrsrechner in Betrieb und Baudezernent Prof. Friedrich Hetzelt lobte „die architektonische und stadtbildliche Aussage der neuen ‚guten Stube‘ am Alten Markt“¹⁹. Anschließend gab die Stadt einen großen Empfang im „Wuppertaler Hof“. Der Umbau hatte schließlich 32 Mio. DM gekostet, davon entfielen allein 8,9 Mio. DM auf den Neubau des Schwebebahnhofes.



Trotz der feierlichen Einweihung waren die Arbeiten noch nicht ganz abgeschlossen. Bis Oktober 1968 wurde noch an Parkplatz und Straße Am Clef sowie am Ausbau der Parlamentstr. gearbeitet. Erst 1969 ausgebaut wurde die Bachstraße. Das Westkotter Kreuz folgte dann noch 1970 - 1972. Damit aber hatte das Barmer Zentrum, das alte Gemark, ein neues Straßengerüst und einen neuen zentralen Platz Alter Markt. Letzterer war nun zwar vom Durchgangsverkehr befreit, er war aber auch nicht wieder der beschauliche Treffpunkt der Barmer geworden. Viele der kleinen Geschäfte waren verschwunden. Es dominierte der Kaufhof. Nach der Verlagerung des Staatsverlages, der 134 Jahre hier sein Domizil gehabt hatte, zum Kleinen Werth und dem Abriss des Gebäudes im Mai 1968 fehlte auch die frühere Geschlossenheit des Platzes. Stark verkleinert war er zum etwas ungemütlichen Busbahnhof geworden.

Und was danach noch fertig wurde

- 7.Okt. 1965 Richtfest für einen Neubau an der Höhe/Gemarkter Ufer der Firma Felix Diller.
- 6. Okt. 1967 Richtfest für das Geschäftshaus der Concordia-Lebensversicherung zwischen Werth und Kleinem Werth.
- Mai 1968 Das Gebäude des Staatsverlages am Alten Markt wird abgerissen. Der Staatsverlag war von dort nach 134 Jahren zum Kleinen Werth umgezogen. Bis 1991 diente es als Parkplatz, bevor hier ein neuer Geschäftsbau errichtet wurde.
- 26. Mai 1968 Beginn des Abrisses der St. Antonius Kirche wegen des Ausbaus des Steinweges.
- 1969 Ausbau der Bachstraße.
- 8. Okt. 1971 Richtfest für die neue St. Antonius Kirche. Die wieder aufgebaute Kirche musste dem Straßenausbau im Zuge des Neubaus des Barmer Kreuzes weichen. Die Kirche wird 1973 geweiht.

¹⁸ Vgl. die Berichte in General-Anzeiger und NRZ vom 18.4.1967.

¹⁹ Vgl. den bericht im General-Anzeiger vom 2.10.1967.

- 1971 Umbau des mittleren Werth zur Fußgängerzone. Bis 1979 folgen die übrigen Straßen der heutigen Fußgängerzone.
- 18.12.1972 Das Westkotter Kreuz wird nach 4-jähriger Bauzeit für den Verkehr freigegeben.
- 1980 Die neuen Wohnhochhäuser auf dem Gelände, auf dem vormals die Fabrik von Vorwerk&Co stand, werden bezogen. Die Produktion der hier gefertigten Elektrogeräte (Staubsauger) wurde in das seit 1962 errichtete neue Werk nach Laaken verlagert. Nur die Hauptverwaltung blieb am alten Standort.
22. Mai 1981 Offizielle Übergabe des Rathaus-Neubaus Große Flurstraße.
- 21.Juli 1981 Einweihung des neuen Rathausvorplatzes mit dem von Vorwerk gestifteten Brunnen.
7. Juli 1982 Richtfest für das neue Eckgebäude Alter Markt/Höhne/Schuchardtstr., das anstelle des abgerissenen Jugendstilgebäudes der Drogerie Lange errichtet wird. 1983 wird es fertig gestellt.
- 1983 Am unteren Werth wird die neue Sparkassen-Zweigstelle eröffnet.
18. Febr.1987 Eröffnung des neuen Geschäftshauses Werth/Alter Markt, das anstelle des 1955 errichtete, dann Anfang der 80er Jahre geschlossenen und 1985 abgerissenen ehemaligen Bilka-Kaufhaus neu errichtet wurde..
- 1988 Die Stadtparkasse eröffnet am Rolingswerth zum dritten Mal ihre neue Zweigstelle Barmen. 1938 hatte die Stadtparkasse hier ihr erstes Gebäude errichtet, das nach der Zerstörung 1943 nur provisorisch hergerichtet worden war und bis in die 50er Jahre an Ladengeschäfte vermietet war. Erst 1957 hatte die Stadtparkasse hier ihr zweites Haus bezogen.
19. Mai 1989 Offizielle Einweihung des umgestalteten Geschwister-Scholl-Platzes.
- 30.6.1993 Das alte Barmer Hallenbad Kleine Flurstraße wird geschlossen und verkauft. Das Gebäude wird zu einem „Gastronomie-Tempel“ mit Brauhaus umgebaut.
- Ende 1993 Fertigstellung des neuen Geschäftshauses auf dem ehem. Grundstück des Staatsverlages am Alten Markt, Baubeginn März 1992, Richtfest am 12.2.1992. Bauherr ist Bernd Matthes, entworfen ist es vom Büro Rohde, Kellermann und Wawrowsky (Düsseldorf).
- Anfang 1996 Eröffnung des Werther Carré an der Bachstraße auf dem früheren Grundstück von Vorwerk & Sohn, das Jahrzehnte als Parkplatz diente. Architekt ist Michael Elter (Sprockhövel), Bauherr die CA-Leasing GmbH (Wien). Richtfest wird am 23.6.1995 gefeiert. Der Bau kostet 38 Mio. DM. Die WSW fungieren hier zum ersten Mal als Betreiber des Parkhauses in dem Gebäude.
- Mitte 1996 Die Nachkriegsprovisorien an der Ecke Schuchardtstr./Lindenstr. werden abgerissen.