

# „Fußgängerparadiese“ für Elberfeld und Barmen

Hinrich Heyken



# „Fußgängerparadiese“ für Elberfeld und Barmen

## 1. Die Idee von autofreien „Fußgängerparadiesen“

Die Idee, eine ganze Innenstadt zu einer Fußgängerzone zu machen, wie sie 1965 für die Elberfelder City entwickelt wurde, war ein neu im deutschen Städtebau. Es gab zwar durchaus schon „Bummelstraßen“, eine der ersten war wohl die Limbacher Straße in Essen (1927), auch in den 1950er Jahren wurden Fußgängerstraßen eingerichtet (Rotterdam (1953), Kassel (1953) und Stuttgart (1953)<sup>1</sup>. Aber das waren einzelne Straßen. Die Einrichtung größerer Fußgängerzonen erforderte ein neues Gesamtkonzept von der Erschließung für Fußgänger, PKW und ÖPNV bis zur Gestaltung der Straßen und Plätze. Diese Idee wurde ab Mitte der 1960er Jahre zu einem städtebaulichen Grundkonzept für den Ausbau der Städte und Markenzeichen der europäischen Stadt. Und Wuppertal war eine der ersten Städte, in der große Fußgängerzonen geplant und geschaffen wurden.

Ab Ende der 1960er Jahre wurden Fußgängerzonen als wesentliches Element modernen Städtebaus geplant und eingerichtet. Damit wurde ein Konzept umgesetzt, das einerseits Verkehr, Einkaufen und Wohnen räumlich trennt, andererseits aber auch eine Trennung der Verkehrsströme gewährleistet. Fußgängerzonen sind ein Bestandteil autogerechter Stadtplanung, indem sie Fußgänger vom motorisierten Individual- bzw. öffentlichen Verkehr trennen und zusammen mit der Errichtung von Parkhäusern, Parkleitsystemen sowie auch unterirdisch geführten Bahnen (die Entwicklung der sogenannten Stadtbahn fällt ebenfalls in diese Zeitperiode) die einzelnen Verkehre ordnen und qualitativ optimieren. Einkaufen sollte in Fußgängerzonen stattfinden, sie wurden zu einem Symbol prosperierenden Wirtschaftslebens und vielerorts zum zentralen Ort des anspruchsvollen Massenkonsums. Insbesondere in mittleren und größeren Städten finden sich dort neben Fachgeschäften und anderen Betriebsformen des Einzelhandels auch große Kauf- und Warenhäuser.

So wird sie denn heute definiert: „Eine Fußgängerzone ist eine Verkehrsfläche, auf der Fußgänger Vorrang vor anderen Verkehrsteilnehmern haben. Sie kann aus mehreren Fußgängerstraßen bestehen und liegt meistens im Innenbereich oder Geschäftszentrum einer Stadt oder Siedlung, anderen Verkehrsteilnehmern ist die Zufahrt im Allgemeinen untersagt. Deren Zufahrt allerdings kann (zeitweilig) zugelassen werden, sie sind dann als untergeordnet zu betrachten und müssen ihre Geschwindigkeit und das Fahrverhalten an den Fußgängerverkehr anpassen. Ausnahmen gelten in den meisten Fällen für die Belieferung von Geschäften sowie Einsatz-, Entsorgungs-, und Reinigungsfahrzeuge, teilweise auch für Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs. Die Straßenraumgestaltung ist an die Bedürfnisse des Fußverkehrs angepasst, durch ansprechende Oberflächengestaltung des Belages und Ausstattung mit Möblierung (Bänke, Beleuchtung, Brunnen und Bäume) wird eine gestalterische Wirkung erzeugt, die die Aufenthaltsqualität erhöht“<sup>2</sup>. Die Grundkonzeption wurde um 1965 in Wuppertal mit entwickelt.

Die Verbreitung von Fußgängerzonen ist weitgehend auf Europa beschränkt geblieben. So gibt es in Deutschland heute in vielen Groß-, Mittel-, und Kleinstädten Fußgängerzonen, während in den Vereinigten Staaten von den vor allem in den 1960er Jahren geschaffenen Fußgängerzonen nur wenige übrig geblieben sind.

---

<sup>1</sup> Vgl. Wikipedia: Fußgängerzonen.

<sup>2</sup> Vgl. Wikipedia: Fußgängerzonen

## 2. Die Wuppertaler Planungsidee

Der Gedanke, in den Geschäftszentren der Städte Gebiete zu schaffen, in denen Fußgänger nicht an den Straßenrand auf schmale Bürgersteige abgedrängt werden, sondern gegenüber dem Auto sogar Vorrechte erhalten könnten, um ungestört und gefahrlos in der City das Einkaufen genießen zu können, stammt bereits aus der Vorkriegszeit. Im großen städtebaulichen Wettbewerb von 1939 hatte der Gewinner des 1. Preises, Prof. Walther Bangert, neben der neuen breiten Talstraße für die beiden Geschäftszentren im Tal die Anlage von Straßenringen vorgeschlagen und darauf hingewiesen, dass dann in den vom Verkehr entlasteten engen Straßen „Bummelstraßen“ eingerichtet werden könnten.

25 Jahre später, Mitte der 60er Jahre, wird diese Idee wieder aufgegriffen, zunächst für die Elberfelder City, dann auch für die Barmer Innenstadt. Hintergrund sind die neuen großen Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“, die im Umfeld der Stadt mehr und mehr entstehen. In Wuppertal werden entsprechende Bauanträge abgelehnt. Aber es war klar, dass eine bloße Ablehnung nicht ausreichte. Die Funktion der City als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum der Stadt musste als Gegenpol einer solchen städtebaulich unerwünschten Entwicklung gestärkt werden. Das zunehmende Gedrängel von Autos und Fußgängern auf den schmalen Einkaufsstraßen mit Lärm, Abgasen und Unfallgefahren beeinträchtigten in wachsendem Maße



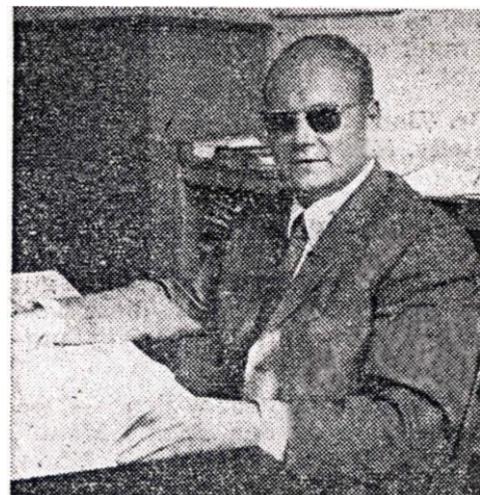
Die Kirchstraße in Elberfeld um 1968



und der obere Werth in Barmen um 1970

den Einkaufsspaß. Mehr Platz für Fußgänger zu schaffen könnte also ein Weg sein, der City neue Attraktivität und Anziehungskraft zu geben. Das zumindest dachten die Planer - und mussten diesen Gedanken doch erst gegen den heftigen Widerstand gerade der Einzelhändler in den Innenstädten populär machen. Obwohl es in Wuppertal bereits eine (kleine) Fußgängerstraße gab: Bereits 1960 wurde der Obere Werth zwischen Alter Markt und Rolingswerth für Kraftfahrzeuge gesperrt und zur Fußgängerstraße umgebaut.

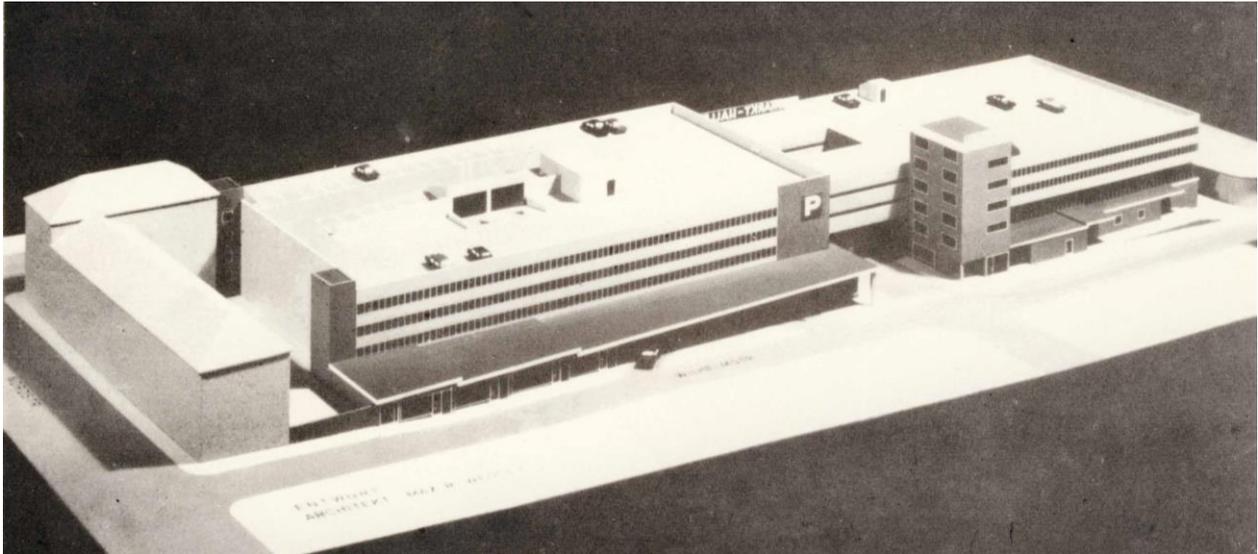
Die Idee zur Einrichtung einer großen Fußgängerzone kam dem damaligen Leiter der Verkehrsabteilung im Stadtplanungsamt, Dipl.-Ing. Ernst-Rudolf Schmidt. Der 1932 in Wuppertal geborene Ernst-Rudolf Schmidt hatte an der TH Aachen Verkehrsplanung studiert und war 1960 als frisch gebackener Dipl. Ing. als Leiter der Verkehrsabteilung im Stadtplanungsamt in den Dienst der Stadt getreten. In den ersten Jahren seiner Tätigkeit war er maßgeblich beteiligt an der Weiterentwicklung des in der Nachkriegszeit entwickelten Straßensystems mit Talstraße (die erst halb fertig gestellt war) und der B 326 (später A 46), die sich immer noch in der Planungsphase befand (Baubeginn 1963). Hinzu kamen die Konzeption einer „südlichen Entlastungsstraße“ der Talstraße mit einem Tunnel unter dem Kiesberg (gebaut 1964 - 1970) sowie



Rudolf Schmidt (1968)

einer weiteren „Südtangente“ durch den Burgholz hinauf auf die Südhöhen und Anbindung an die A 1 (geplant seit Anfang der 1960er Jahre, gebaut in mehreren Abschnitten von 1982 – 2006 mit der Freigabe des Burgholz-Tunnels).

Schmidt sollte 1964 eine Lösung für die Verkehrsprobleme finden, die sich in Elberfeld aus dem geplanten Bau einer Markthalle auf dem Karlsplatz und der Umgestaltung des Neumarktes ergeben würden. Die Stadt hatte in den Jahren zuvor die vor dem Krieg dicht bebauten Grundstücke zwischen Gathe/Karlstr./Neue Nordstraße und Wilhelmstraße aufgekauft mit der Idee, in diesem Karee eine Markthalle mit Parkhaus zu errichten. Der damals in Wuppertal sehr bekannte und aktive Architekt Max R. Wenner<sup>3</sup> hatte dafür eine Planung vorgelegt mit 1.700 qm Verkaufsfläche im Erdgeschoß und mehreren Parkdecks darüber. Ein Teil der Verkaufsstände vom Neumarkt sollte dort untergebracht (Lebensmittel) und der Neumarkt neu gestaltet werden als Blumenmarkt.



Modell der geplanten Markthalle mit Tiefgarage auf dem Karlsplatz (1964)

Die aus dieser Planung resultierenden Verkehrsprobleme sowie die Erfahrungen aus ersten einzelnen Fußgängerstraßen (in Barmen der obere Teil des Werths sowie in anderen Städten) sind dann Anstoß für eine große Lösung, nämlich der Entwicklung eines Konzepts für den Umbau der gesamten Elberfelder Innenstadt zu einer geschlossenen Fußgängerzone. Nach einer Untersuchung der Verkehrsströme und des zur Verfügung stehenden Straßenraumes werden Vorschläge für die Umgestaltung der Innenstadt zwischen Morian-, Neumarkt-, Kasinostraße und Wupper zu einem großen Fußgängerbereich von rd. 35 ha Gesamtfläche entwickelt. Ein Verkehrsring um die Innenstadt gewährleistet Verkehrsverteilung und Erreichbarkeit, Parkhäuser und -plätze entlang dieses Ringes Innenstadt sollen die entfallenden Stellplätze aufnehmen. Nur der Wall, der die Innenstadt in zwei Hälften teilte, sollte auch für den Individual- und den ÖPNV-Verkehr geöffnet bleiben. Fußgänger sollten über Tunnel (Friedrichstr./Neumarkt und Schwanenstr./Platz am Kolk) sowie eine Fußgängerbrücke (über die Gathe zur Paradestraße/Ostersbaum) die Hauptverkehrsstraßen queren können. Die Kosten für den Umbau der Straßen werden auf 14 Mio. DM geschätzt (einschließlich der nie gebauten Tunnel und Brücke).

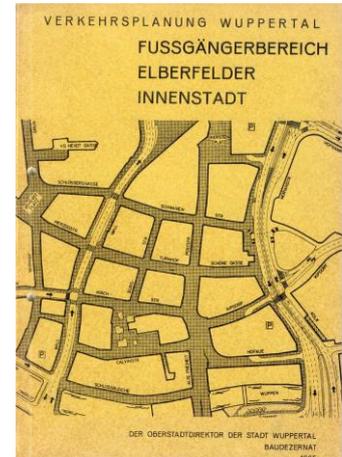
Schmidt fasste seine umfassenden Analysen, Überlegungen und Vorschläge in einer „Denkschrift“<sup>4</sup> zusammen und gewinnt seinen Amtsleiter Koepsell und den Baudezernenten Prof. Friedrich Hetzelt für die Ideen. Das Neue daran ist, dass es erstmals nicht mehr nur um den Umbau einer Straße zur Fußgängerstraße geht, sondern um den einer gesamten Innenstadt mit annähernd 20 Straßen, verbunden mit einem geschlossenen Erschließungskonzept für PKW, ÖPNV und Fußgänger. Hier ist eine neue Planungsidee entwickelt worden als frühzeitige Antwort auf ein neues städtebauliches Problem, der zunehmenden Tendenz zur Errichtung von Einkaufszentren

<sup>3</sup> Max R. Wenner gründete 1950 in Wuppertal ein Architekturbüro. Er hat in Wuppertal zahlreiche Gebäude entworfen, u.a. das Einkaufszentrum Röttgen i Uellendahl, die Hauptverwaltung der BEK auf Lichtscheid, die Geschäftsstelle der BEK am Geschwister-Scholl-Platz in Barmen, die Friedrichs-Arkaden in Elberfeld.

<sup>4</sup> Verkehrsplanung Wuppertal: Fußgängerbereich Elberfelder Innenstadt. Hrsg. Oberstadtdirektor Wuppertal – Baudezernat, Wuppertal 1965, 32 S.

„auf der grünen Wiese“. Denn damit sollte die Innenstadt attraktiv bleiben für Fußgänger als Kunden der vielen Geschäfte, die in der Innenstadt traditionell ihren Standort hatten: Die City als Zentrum der Stadt und ihrer Bürger zum Einkaufen, Flanieren und Kommunizieren.

Am 5. Januar 1966 wird die Denkschrift mit einer entsprechenden Drucksache im Bauausschuss eingebracht und vorgestellt. Dort wird eine gemeinsame Sitzung von Planungs-, Verkehrs- und Ordnungsamtsausschuss vereinbart nach einer intensiven Beratung in den Fraktionen. Nun beginnt natürlich auch eine heftige öffentliche Diskussion über das Für und Wider dieses Vorschlages. Viele Einzelhändler befürchten, dass der Wegfall der Parkplätze vor der Tür des Geschäfts zum Verlust von Kunden führen könnte, dass die City für die PKW-Kunden unattraktiver würde. Die Planer halten dagegen, dass die Parkplatzsuche gerade in der City frustrierend sei, der Fahrverkehr die Fußgänger erheblich belästige und bedränge, zudem seien die Stellplätze in den Parkhäusern und auf den Parkplätzen durchaus ausreichend. IHK und Einzelhändler unterstützen nach anfänglichem Zögern das Vorhaben. Die Debatte konzentriert sich bald auf die Probleme der Andienung sowie die Verkehrsführung auf dem Wall und die Markthalle an der Karlstraße. Für die Verkehrsführung auf dem Wall, der die geplante Fußgängerzone in zwei Teile trennte, waren drei Alternativen zur Debatte gestellt, zwei mit Zweirichtungsverkehren und eine mit Einbahnstraße in Süd-Nord-Richtung und jeweils unterschiedlicher Inanspruchnahme von Flächen des Neumarktes. Deshalb befürwortete die Verwaltung die Verlegung des Gemüsemarktes in die geplante Markthalle an der Karlstraße, um so Platz für eine Neugestaltung des Neumarktes zu schaffen.



Am 30. März 1966 findet dann die gemeinsame Sitzung der drei Ausschüsse statt. Das Konzept wird grundsätzlich gebilligt. Im Vordergrund der Diskussion stehen die Verkehrsführung auf dem Wall, die Marktstände auf dem Neumarkt, der Andienungsverkehr sowie die Parkmöglichkeiten. Man einigt sich darauf, den Wall als Einbahnstraße in Nordrichtung einzurichten, die Marktstände grundsätzlich auf dem Neumarkt zu belassen und die Andienungsmöglichkeiten möglichst großzügig zu gestalten.

Die öffentliche Diskussion wird nun zunehmend positiver, Industrie- und Handelskammer sowie die meisten Einzelhändler unterstützen das Vorhaben. Es werden sogar futuristischen Ideen zur Gestaltung mit beheizten Sitzgruppen und einer Überdachung der Straßen verbreitet<sup>5</sup>. Die Idee der großen Fußgängerzone und die Diskussion finden auch ihr Echo in überregionalen und internationalen Tages- und Fachzeitschriften<sup>6</sup>, die Stadt erhält eine Reihe von Anfragen zur „Denkschrift“, die zu einem gefragten Papier wird.

Aber so ganz reibungslos geht die Umsetzung des Konzeptes dann doch nicht, denn der Ausbau des Walls und die Gestaltung des Neumarktes mit seinen Marktständen bleiben Streitpunkt, die sich durch die folgenden Jahre ziehen. Als erstes gibt es Streit über die Zukunft von Neumarkt und Markthalle. Denn als erster Schritt für die Umgestaltung der City soll ein Bebauungsplan für den Karlsplatz aufgestellt werden, um die Voraussetzungen für Parkhaus und Kaufhalle zu schaffen. Die Stadt hat in den vorangegangenen Jahren den Grundbesitz erworben, um Parkraum zu schaffen. Nun allerdings protestieren die Besitzer der Marktstände auf dem Neumarkt heftig gegen die beabsichtigte Verlegung. Die CDU blockiert daraufhin zunächst den Bebauungsplan und damit auch die Umsetzung des City-Konzeptes. Dies führt zum Stillstand, weil auch kein Investor gefunden wird, der Geld in ein streitiges Projekt investieren will. (Zwar wird der Bebauungsplan dann später noch aufgestellt, über die Kaufhalle wird noch bis 1969 gestritten und mangels eines Investors schließlich doch nicht realisiert<sup>7</sup>.)

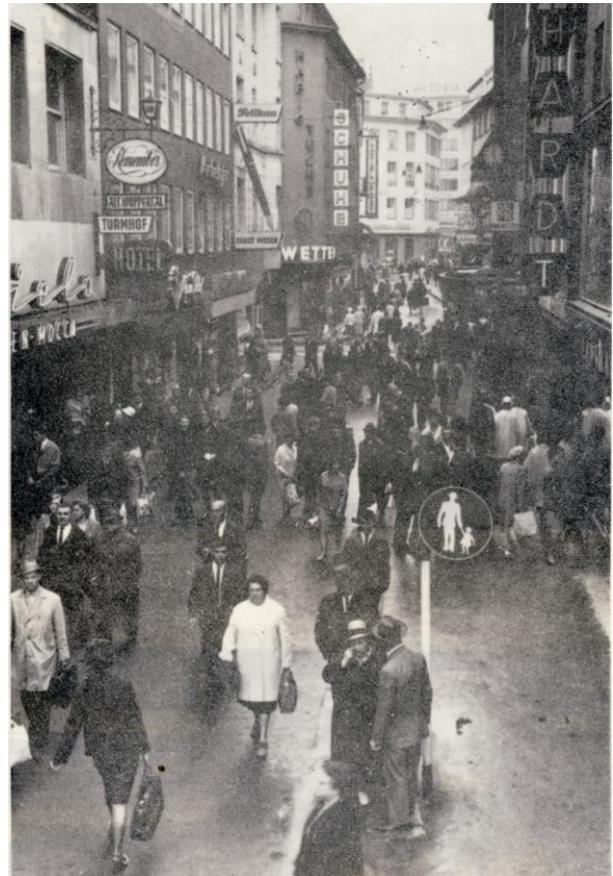
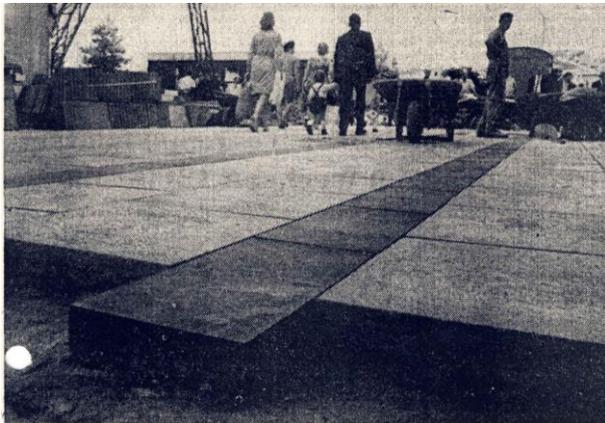
<sup>5</sup> Vgl. NRZ vom 20.12.1967: Künftig in Fußgängerbereich: Blumen, beheizte Sitzgruppen und Markisen; NRZ vom 22.8.1967: Vorschlag: Ein Dach für die Poststraße.

<sup>6</sup> U.a. FAZ 16.2.1966: Fußgängerparadies in Wuppertal. Stuttgarter Nachrichten 13.4.1966: In Wuppertal soll der Fußgänger König werden.

<sup>7</sup> Schließlich wird auf die Markthalle verzichtet und über einer Tiefgarage ein Stadtplatz gebaut (1986 eingeweiht), während vorn an der Morianstraße mit Akzenta ein Lebensmittelgeschäft errichtet wird.

### 3. Der Ausbau der Elberfelder Fußgängerzone

Es war beschlossen worden, den Umbau der Innenstadt in drei großen Schritten vorzunehmen. Begonnen werden sollte im östlichen Teil zwischen Morianstraße und Wall. Folgen sollte dann der Umbau des Walls, um dann anschließend auch die Straßen westlich des Walls bis zur Kasinostraße umzugestalten. Die erste Maßnahme ist denn auch 1967 der Umbau von Alter Freiheit und des unteren Teils der Poststraße (bis Schwanenstraße), der bis zum Beginn des Weihnachtsgeschäfts abgeschlossen ist. Der Rest der Poststraße wird ohne Umbau zur Fußgängerzone erklärt. Allerdings waren die Regeln des Miteinanders von Auto und Fußgänger noch nicht in die Köpfe der Verkehrsteilnehmer gedrungen, zumal die Zufahrt insbesondere zum Parkhaus Kipdorf noch quer durch den neuen Fußgängerbereich zugelassen worden war.



Umbau der Poststraße: Erste Platten an der Alten Freiheit (Aug. 1967) und Fußgängerstraße noch ohne Umbau

Die neue Situation führt zu erheblichen Anpassungsproblemen zwischen Fußgängern und Autofahrern. Kreuzende Verkehrsstraßen, Zufahrten zu Parkhäusern und der Andienungverkehr führten offenbar zu ziemlich chaotischen Verhältnissen in diesem so angepriesenen ersten "Fußgängerparadies", weil vorsichtige und Interessen vertretende Kommunalpolitiker das Planungskonzept durch viele Kompromisse verwässert hatten. Dem Parkhausbetreiber war z.B. die freie Zufahrt auch durch die Fußgängerstraße zugesichert worden. Die Ärgernisse füllten die Zeitungen mit Leserbriefen und Berichten<sup>8</sup>. Diese Probleme wurden dann aber auch mit der zunehmenden Gewöhnung an die neuen Regeln doch schnell ausgeräumt. Und der Umbau ging weiter. Am 13. April 1968 wird an der Alten Freiheit die neue Brunnenanlage von



Die Kirchstraße vor und nach dem Umbau zur Fußgängerstraße 1969

<sup>8</sup> Z.B. GA vom 12.12.1967: Noch keine Ordnung im Fußgänger-Paradies.

Baudezernent Prof. Hetzelt eingeweiht, im Verlauf des Jahres das Reststück der Poststraße und der Turmhof ausgebaut. Im nächsten Jahr 1969 folgen Kirchstraße, Calvinstraße, Schwanenstraße, Burgstraße, Schlössergasse, Schloßbleiche, Schöne Straße und Klotzbahn (von Berg- bis Luisenstraße). Auf der anderen Seite des Walls wird auch bereits die Herzogstraße umgebaut. Sie ist im November vor Beginn der Weihnachtszeit fertig.



Die Herzogstraße vor und nach dem Umbau 1969

1969 ist der Ausbau bis auf einige Teilbereiche abgeschlossen. Die damals in Deutschland größte Fußgängerzone ist (fast) fertig und wird am 26. September 1969 von Oberbürgermeister Herbert Herberths mit einem großen Fest offiziell eröffnet. Etwas vorzeitig zwar, aber es ist ja schließlich auch bald Wahl (zwar für den Bundestag im Oktober, aber immerhin). Alle, Besucher, Händler und Politiker, sind nun begeistert. Der Erfolg inspiriert die Phantasie: Bald wurden Überdachungen vorgeschlagen und Stadtbaudirektor Koepsell, Leiter des Stadtplanungsamtes, schwärmte von vielen überdachten und infrarot-beheizten Bänken und Sitzgruppen, die auch im Frühjahr und Herbst zum Verweilen einladen<sup>9</sup>. Am 26. September 1969 wird das „Fußgängerparadies“ Elberfeld im Rahmen einer Wuppertaler Woche nochmals mit einem großen Fest sozusagen offiziell eröffnet.

Offen ist allerdings immer noch eine Entscheidung über den Umbau des Walls. Und hier hatten sich trotz der grundsätzlichen Entscheidung über den Einbahnverkehr am 30. März 1966 neue Probleme und Gegensätze aufgetan. Es gab nun vor allem unterschiedliche Auffassungen über die Anzahl der notwendigen Fahrspuren und damit über die Breite von Fahrbahn und Bürgersteigen. Eine Entscheidung wurde Ende 1969 dringend, weil die Fußgängerzone beiderseits des Walls nun weitgehend ausgebaut war und die Fuß-



gängerströme über den Wall immer mehr mit dem Verkehr in Konflikt gerieten. Zudem hatten WSW und der Verkehrsausschuss Anfang 1969 die Stilllegung der Straßenbahnlinien 5 und 25 beschlossen. Die Umstellung auf Busse erfordert Baumaßnahmen im Umfang von 1,4 Mio. DM, die zudem im Bereich der City mit den geplanten Ausbaumaßnahmen vor allem im Wall als der dann zentralen Verkehrsachse abgestimmt sein müssen. Gestritten wird vor allem über die Anzahl der Fahrspuren. CDU/FDP treten für einen dreispurigen Ausbau ein mit entsprechend schmalere Bürgersteigen, weil der Verkehr insbesondere durch die nun stündlich über 50 Busse sonst nicht bewältigt werden könne. Demgegenüber hält die SPD zwei Spuren für völlig aus-

<sup>9</sup> Stadtbaudirektor Koepsell, Leiter des Planungsamtes in der NRZ am 20.12.1967.

reichend und will einen großzügigen Ausbau der Bürgersteige ermöglichen. Auch die Verwaltung ist gespalten. Während der erst ein Jahr zuvor angetretene neue Baudezernent Norbert Jensen und sein Bau- und Planungsdezernat die zwei-Fahrspuren-Fraktion der SPD argumentativ unterstützt, streitet OStD Werner Stelly (SPD) vehement für die drei-Fahrspuren-Fraktion von CDU und FDP. Am 15. Dezember 1969 kommt es im Rat zur „Schlacht um den Wall“, wie die Westdeutsche Rundschau titelt<sup>10</sup>. OStD. Stelly ebenso wie sein Dezernent Jensen vertreten in der Sitzung öffentlich ihre gegensätzlichen Meinungen – ein sehr ungewöhnliches Ereignis! Ein Vertagungsantrag von CDU/FDP wird abgelehnt. Am Ende kommt es zu einer Kampfabstimmung, in der die SPD mit ihrer absoluten Mehrheit von 27 zu 26 Stimmen ihre Version gegen den eigenen Oberstadtdirektor durchsetzt<sup>11</sup>.

Im nächsten Jahr wird dann der Wall mit zwei Fahrspuren ausgebaut. Am 5. September 1970 wird er nach dem Umbau wieder eröffnet. Die Einzelhändler organisieren ein buntes Programm, das zu einem großen Fest für die vielen Besucher wird. Der zweispurige Ausbau erweist sich für das Verkehrsaufkommen als durchaus ausreichend. Zumal der Wall nach dem Umbau auch für den Durchgangsverkehr gesperrt wird. Das allerdings führt in den folgenden Jahren immer wieder zu Ärger, da die Sperrung für den Durchgangsverkehr schlecht zu kontrollieren ist. Auch das Parken erfolgt dort zunächst immer wieder ziemlich regellos. Aufgrund vieler Veröffentlichungen in der Zeitung und von Anfragen im Rat werden 1972 von der Verwaltung Maßnahmen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs erarbeitet. Beschlossen wird schließlich vom Verkehrsausschuss am 25. Januar 1973 die Aufstellung eines „Wechseltransparentes“, das das Durchfahrverbot "verbessert anzeigen" soll, und das Verbot des Befahrens der Straße nach 16 Uhr.

Mitte 1970 wird die Idee des „Stadtbummels unter Dach“ aufgegriffen, Enka-Glanzstoff will eine Kunststoffüberdachung stiften, auch als Materialtest für das Kunststoffdach über das



Zeltdach über der Schwanenstraße 1970 bis 1976

<sup>10</sup> Vgl. Westdeutsche Rundschau vom 16. 12.1969.

<sup>11</sup> Niederschrift über die Sitzung des Rates vom 15.12.1969.

Münchener Olympia-Stadion. Zunächst ist die Schlössergasse dafür vorgesehen. Dort klappt es aber nicht. In der Schwanenstraße greifen die Anwohner und Geschäftsleute das Angebot auf und der Entwurf des Architekten Wolfgang Rathge wird Ende November montiert. Aber im Verlaufe der nächsten Jahre schwindet bei den Beteiligten die Freude über den „Stadtbummel unter Dach“. Die Kunststoffbedachung wird durch Schmutz und Verfärbung unansehnlich, das Licht darunter schummerig. Vor allem aber erhebt die Feuerwehr ernsthafte Bedenken ob der Sicherheit im Brandfalle. Schließlich wird das Dach sechs Jahre später 1976 wieder abmontiert.

Beim Ausbau der Fußgängerzone werden noch einzelne Maßnahmen nachgezogen. Im September 1971 wird der Von-der-Heydt-Platz mit der Brunnenanlage fertig. 1975 wird der Kerstenplatz umgestaltet. 1980, nach Fertigstellung des City-Centers, werden Wirmhof und Stocksgasse zur Fußgängerstraße. Eine Erweiterung der Fußgängerzone erfolgte 1986/1990 mit der Einbeziehung der Friedrichstraße. Der Umbau der Friedrichstraße als Fußgängerstraße war im Rahmen des Neubaus des Karlsplatzes bereits 1986 erfolgt. Über die Einrichtung als Fußgängerstraße und damit die Erweiterung des Fußgängerbereichs hatte es aber jahrelange Auseinandersetzungen gegeben, bis nun der Verkehrsausschuss mit einem überraschenden Beschluss eine Entscheidung fällt.



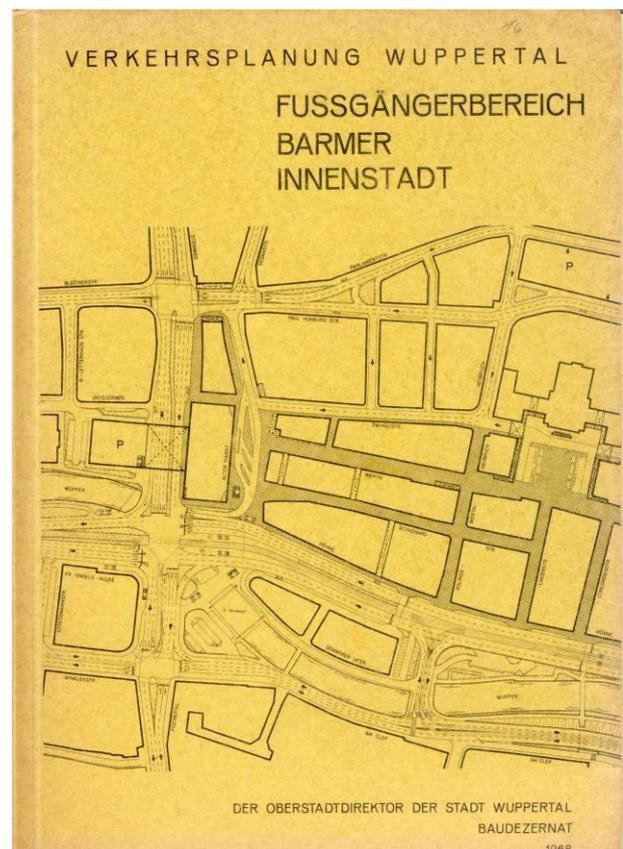
## 4. Der Ausbau der Fußgängerzone in Barmen

Die erste Fußgängerstraße Wuppertals gab es – wie gesagt – mit dem Oberen Werth in Barmen, der bereits 1960 zwischen Alter Markt und Rolingswerth für Kraftfahrzeuge gesperrt und zur Fußgängerstraße umgebaut wurde. Dabei blieb es dann zunächst für die nächsten 10 Jahre. Die Barmer Innenstadt allerdings erhielt in diesen 60er Jahren weitgehend ihr heutiges Gesicht: der Alte Markt erhält 1963 seine heutige Gestalt, am 5. März 1964 wird an ihm der neue Kaufhof eröffnet. Das Straßenkreuz wird 1962 - 1968 ausgebaut, die Paul-Humburg-Str. entsteht und der neue Schwebebahnhof am 30. September 1967 eingeweiht. Geplant ist der Ausbau von Bachstraße und Westkotter Kreuz in neuer Breite.

Die Barmer haben sich die Entwicklung in Elberfeld erst mal zurückhaltend angesehen. Als aber die große Fußgängerzone Gestalt annimmt und so begeistert angenommen wird, da melden sich auch die Barmer und fordern auch für ihre Innenstadt die Fußgängerzone. Die Verwaltung erarbeitet denn auch umgehend für die Barmer Innenstadt einen Vorschlag zur Einrichtung einer Fußgängerzone, der 1968 vorgelegt und am 19. Februar 1969 in den Ausschüssen diskutiert wird.

Das Geschäftszentrum von Barmen sind der langgestreckte Werth zwischen Alter Markt und Werther Brücke, die Schuchardstraße sowie die bebaute Seite der Höhe. In der Barmer Innenstadt gab es damals 6 Kaufhäuser und fast 500 größere und kleiner Geschäfte sowie Büros und Praxen, darunter 60 Gaststätten, Cafés, Bars und Kinos sowie rd. 100 Ärzte, Rechtsanwälte und Steuerberater. Über 7.000 Menschen arbeiteten und 4.300 wohnten hier. Täglich kamen ca. 64.000 Besucher in die Innenstadt, die meisten zu Fuß aus der Umgebung.

Der geplante Straßenring war damals allerdings noch nicht fertig: Zwar ist der neue Verkehrsknoten Alter Markt mit dem neuen Schwebebahnhof am 30. September 1967 gerade eingeweiht und der Steinweg mit der Kreuzung Parlamentstraße Ende 1968 fertiggestellt worden. Im Osten fehlt noch der Ausbau von Bachstraße und Westkotter Kreuz, der erst für Anfang der 1970er Jahre geplant ist. Nach dem Ausbau dieser Straßen allerdings würde die Innenstadt umgeben sein von einem vierspurigen leistungsfähigen Tangentenring, der eine gute Erreichbarkeit gewährleisten würde. Als weitere Voraussetzung wurden neben der gegebenen guten Erreichbarkeit mit dem ÖPNV eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen ansehen. Mit 3.200 Parkern wurde in der Prognose gerechnet. Demgegenüber ermittelten die Planer 4.700 Parkmöglichkeiten in der Innenstadt, davon 1.000 in den geplanten Parkhäusern am Mühlenweg (mit dem damals auch gerade geplanten Rathausanbau) und an der Wegenerstraße, die zu diesem Zweck noch erst bis zum Beckmanshof durchgebaut werden müsste. Nach Durchführung dieser Vorarbeiten werden aber gerade für die Einrichtung einer attraktiven Fußgängerzone auf dem gesamten Werth einschließlich der südlich zur Höhe liegenden Straßen angesichts der großen Einwohner- und Geschäftsdichte gute Voraussetzungen gesehen, so dass die Umwandlung des Werth und seiner Seitenstraßen zu Höhe in einen Fußgängerbereich empfohlen wird<sup>12</sup>.



<sup>12</sup> Verkehrsplanung Wuppertal: Fußgängerbereich Barmer Innenstadt, Oberstadtdirektor Wuppertal, Baudezernat 1968.

Anders als zunächst in Elberfeld waren die Einzelhändler in Barmen angesichts der inzwischen gemachten positiven Erfahrungen alle für die Einrichtung der Fußgängerzone. Sie hätten sie sogar lieber mit der Einbeziehung auch der Zwinglistraße noch größer gehabt, zudem sollten Geschwister-Scholl-Platz und Rathausvorplatz gleich mit umgestaltet und letzterer mit einer Tiefgarage und einem Tunnel für die Wegenerstraße versehen werden<sup>13</sup>. Das Parkplatzangebot war wohl der einzige kritische Punkt der Barmer in dieser Planung; sie hielten es für zu gering und drängten auf mehr Parkplätze, weil sie sonst befürchteten, Kunden zu verlieren<sup>14</sup>. Aber ansonsten war ihnen eines am wichtigsten: die Umsetzung sollte sofort erfolgen.

Und daran eben haperte es in Barmen. Der Plan für die Fußgängerzone - und zwar der Verwaltungsvorschlag ohne Zwinglistraße und ohne Tiefgarage unter dem Rathausvorplatz - wird nach der Diskussion in den zuständigen Ausschüssen im Februar 1969 beschlossen. Und dann tut sich zunächst am Werth ein ganzes Jahr nichts, weil ja erst noch Bachstraße und Westkotterstraße ausgebaut werden sollen. Die Bachstraße wird 1969 ausgebaut, die Bauarbeiten am Westkotter Kreuz beginnen im Frühjahr 1970 und werden noch bis Ende 1972 dauern. Das dauert den Barmern zu lange. Sie drängen auf einen früheren Umbau des Werth. So werden denn für 1971 zumindest schon mal Mittel für den Umbau eines Teilstückes des Werth in den Haushalt eingesetzt.

Als 1. Abschnitt sollte, da der untere Werth zwischen Alter Markt und Heubruch bereits als Fußgängerstraße ausgebaut war, nun der obere Werth zwischen Bachstraße und Geschwister-Scholl-Platz umgebaut werden. Die Anlieger waren informiert und hatten sich bereits darauf eingestellt. Da stellten sich in letzter Minute noch unerwartete Schwierigkeiten ein. In diesem Abschnitt lag noch eine Gleisschleife der Straßenbahn, die zwar kaum jemals benutzt und nur für Notfälle vorgehalten wurde, auf die die WSW aber nicht verzichten wollten. Die Stadt wollte andererseits in die Fußgängerstraße keine neuen Straßenbahngleise einbauen, zumal bereits damals davon ausgegangen wurde, dass die Straßenbahn langfristig irgendwann ganz stillgelegt werden würde. Der Konflikt zwischen der Stadt und ihrer Tochter konnte nicht gelöst werden. Kurz vor Beginn der vorgesehenen Baumaßnahmen im Frühjahr 1971 schlug deshalb die Verwaltung vor, zunächst stattdessen den Abschnitt Heubruch bis Geschwister-Scholl-Platz umzubauen. Da dieser Abschnitt erheblich teurer als der bisher vorgesehene Teil war, musste

auch der Kämmerer mit Vorgriffen auf das nächste Haushaltsjahr einige Finanzierungstricks erfinden, um diese Verschiebung zu ermöglichen. Die Anlieger am oberen Werth fielen aus allen Wolken und fühlten sich gelehmt. Es hagelte Proteste. Die Verwaltung musste ihre Zwangslage ausführlichst in den Ausschüssen erläutern. Umgebaut wurde dann schließlich im Sommer doch der mittlere Werth vom Heubruch bis zur Rudolf-Herzog-Straße, damit



Der Werth vor und nach dem Umbau 1971

<sup>13</sup> NRZ vom 18. Juni 1971.

<sup>14</sup> Vgl. Schreiben des Bezirksvereins Barmen an den Oberbürgermeister vom 27. Mai 1971.

wenigstens in Barmen etwas geschieht. Am 16. Oktober 1971 wird die fertiggestellte neue Fußgängerzone auf dem Werth mit einem festlichen Programm von Oberbürgermeister Gottfried Gurland eröffnet.



Allerdings war dies nun tatsächlich erst der 1. Bauabschnitt gewesen. Erst 1978, 7 Jahre später, als endlich der Verzicht der WSW auf ihre nie benutzte Gleisschleife durchgesetzt werden konnte, wird auch das Reststück des Werth ausgebaut und mit dem Brunnen aus zwei Halbkugeln geschmückt. Zuvor waren 1974 Schuchardstraße, Rolingswerth und Lindenstraße umgestaltet worden. Ebenfalls 1978 erfolgte auch der Durchbruch der Wegenerstraße zum Beckmannshof. Es entstand hier allerdings bisher nicht das im Konzept vorgesehene Parkhaus mit 300 Stellplätzen, sondern lediglich ein einfacher, eigentlich provisorischer Parkplatz. Weil sich für das Parkhaus kein Investor fand.

Damit war die 1968 vorgeschlagene Fußgängerzone 10 Jahre später verwirklicht. Es folgten allerdings noch drei wichtige Nachträge. Am 22. Mai 1981 wird der neue Rathausanbau eröffnet. Dazu gehören auch das Parkhaus und der Parkplatz Große Flurstraße mit dem vergrößerten Wochenmarkt, so dass auch das Parkplatzangebot komplettiert wird.



Schuchardstraße 1974

Am 21. Juli des gleichen Jahres wird auch der neugestaltete Rathausvorplatz mit dem von Vorkwerk gestifteten Brunnen des Düsseldorfer Künstlers Bert Gerresheim mit einem großen Fest eingeweiht. Der Platz vor dem Rathaus war 1960 von den Vorkriegs-Verkaufspavillons auf beiden Seiten befreit worden. Damals waren Blumenrabatten und Parkplätze angelegt worden. Nun wurden auch diese wieder beseitigt und der Platz gepflastert und mit Platten ausgelegt, damit er besser für Veranstaltungen genutzt werden kann. Zusätzliche Platten wurden in Ostdeutschland erworben.

Während des Umbaus musste aufgrund von Messfehlern die geplante Gestaltung verändert werden: Die alten Platten waren unterschiedlich groß und wurden ohne gerade Linien verlegt, die Achse des Platzes war um 30 cm verschoben und ergab am Werth keinen rechten An-

schluss. Und schließlich verhinderten unerwartet aufgefundene Leitungsschächte für die Baumpflanzung eine gerade Linie. Die Barmer sprachen von einem Skandal, der Rathausvorplatz sei „kaputtgestaltet“ worden.

Die Firma Vorwerk schenkt der Stadt einen Brunnen, der die Wuppertaler Stadtgeschichte wiedergibt. Er wird von dem Düsseldorfer Künstler Bert Gerresheim gestaltet und findet an der Westecke zum Werth seinen Standort. Der ganze Umbau kostete 1,2 Mio. DM.



Und 1988 schließlich erhält auch der Geschwister-Scholl-Platz sein neues Gesicht ohne Autos und wird am 19. Mai 1989 von Oberbürgermeisterin Ursel Kraus im Rahmen des 1. City-Festes „Barmen live“ festlich eingeweiht.

Die Fußgängerstraßen haben 2,9 Mio. DM (einschl. der KAG-Beiträge für die Anlieger) gekostet. Für die beiden Stadtplätze kamen nochmals 3,3 Mio. DM dazu (bei Förderung von 80% durch das Land NW).

## 2. Die Renovierung der Fußgängerzonen nach 1985 - 1995

Schon vorher aber sollten die beiden Fußgängerzonen, die inzwischen in die Jahre gekommen waren, gründlich überholt werden. Im Zuge der Konjunkturflaute Anfang der 80er Jahre litten auch die Innenstädte von Elberfeld und Barmen unter einer schleichenden Auszehrung. Neuer Schwung musste her, und da bot sich ein Aufputz für die City an - natürlich für beide, Elberfeld und Barmen.

SPD und CDU bringen zwei gleichlautende Anträge im Rat ein, mit denen die Verwaltung beauftragt wird, "städtebauliche und funktionale Verbesserungsmöglichkeiten" für die "Stärkung der Attraktivität der City und der Zentren der Stadt" zu entwickeln. Beide Anträge werden in der Sitzung am 22. Mai 1985 beschlossen. Die Verwaltung richtet eine Arbeitsgruppe unter Federführung des Amtes 61 ein. Es wird zudem ein großer Arbeitskreis mit Politikern und Vertretern aller relevanten Verbände unter dem Vorsitz von Frau OB Ursula Kraus gebildet.

Im Dezember 1985 wird von der Verwaltung ein 1. Arbeitsbericht vorgelegt (der in der Folge der einzige bleiben wird!), mit dem ein umfassendes Konzept zur Diskussion gestellt wird (Städtebau, Einzelhandelsangebot, öffentliche Infrastruktur, Veranstaltungen, Werbung) und einem ersten Maßnahmenkatalog. Vorgesehen ist vor allem zunächst die Durchführung eines Ideen-

und Gestaltungswettbewerb. Dafür werden für 1986 230.000 DM in den Haushalt aufgenommen.

Die Ergebnisse des "städtebaulichen Wettbewerbs zur Innenstadtgestaltung" werden im Januar 1987 vorgestellt. Trotz des breiten Ansatzes konzentriert sich die Debatte um das City-Konzept schnell auf im wesentlichen städtebauliche Maßnahmen: die Fußgängerstraßen sollen neu gepflastert und möbliert werden, auch weil für städtebauliche Projekte und Veranstaltungen Investoren und Partner gebraucht werden. Priorität erhalten Maßnahmen zur Umgestaltung von Herzogstraße, Poststraße, Alte Freiheit und Neumarktstraße. Am 14. September 1987 beginnt der Umbau der Poststraße von Kerstenplatz bis Schwanenstraße. Die Einzelhändler hatten auf einen schnellen Beginn gedrängt und zur Finanzierung auch schon Vorschüsse auf die von ihnen zu zahlenden Beiträge geleistet.

Im November 1987 wird in Barmen die Planung des Architekturbüros Baron, der bei dem Wettbewerb den 2. Preis erhalten hatte, vorgestellt. Die Begeisterung ist unter den dortigen Geschäftsleuten weniger groß. Sie mäkeln an den Bäumen, den neuen Vitrinen, dem Pflaster, so dass sie sich fragen lassen müssen, was sie denn überhaupt wollten. Da gibt es denn aber auch keine guten Vorschläge. So bleibt es denn bei einem Programm der Erneuerung der Möblierung, des Pflasters und der Begrünung.

Aber jedes Programm hat auch seinen Aufreger. Im Dezember 1987 werden in Elberfeld am Wall Bäume gepflanzt in großen Pflanzkübeln am Rand der Bürgersteige. Zumindest optisch erscheinen die Fahrbahnen hierdurch eingeengt. Es kommt zunächst zu erheblichen Verkehrsstörungen, weil Busse manchmal mit den neuen Hindernissen nicht ganz klar kommen. WZ und mit ihr die CDU veranstalten einen großen Aufstand gegen diese "unsinnigen Verschönerungsmaßnahmen"<sup>15</sup>. Eine Flut von Leserbriefen füllt die Zeitung. Verwaltung und Feuerwehr sehen das Problem eher im Verkehrsverhalten, insbesondere darin, dass falsch und verkehrsbehindernd geparkt wird. Bald jedoch legt sich die Aufregung, der Verkehr fließt wie vorher auch.

1988 werden Poststraße und Alte Freiheit für 2,8 Mio. DM umgestaltet. An der alten Freiheit gibt es auch einen neuen Brunnen. Mit seiner Fertigstellung wird am 30. Juni 1989 die neue Fußgängerzone offiziell im Rahmen des Elberfelder City-Festes eingeweiht. Bereits vorher gibt es allerdings Beschwerden über das schlecht begehbare Kleinpflaster, das zudem durch den Anlieferverkehr auch bereits wieder zerstört wird, so dass schnell viel Reparaturarbeiten erforderlich werden.

Kurz vorher wird am 19. Mai 1989 anlässlich des Barmer Stadtfestes "Barmen live" der Geschwister-Scholl-Platz von Frau OB Ursula Kraus offiziell eingeweiht, obwohl er bereits im wesentlichen Ende 1988 fertiggestellt worden war. Den Umbau des Platzes plante 1986 die Essener Architektin Helga Rose Herzmann. Er kostete rd. 2 Mio. DM, allerdings war der angrenzende Teil des Werth gleich mit ausgebaut worden einschließlich einer Glasüberdachung sowie der eisernen Tore auf dem Werth. Zum Zeitpunkt der Einweihung wird an der Ecke Höhne gerade das BEK-Gebäude abgerissen, die dafür einen Teil des neuen Platzes in



<sup>15</sup> WZ vom 19. Dez. 1987

Anspruch nehmen wollten. Auf dem Werth läuft noch der Umbau. Und die ersten Platten des Platzes sind bereits von den schweren LKW auf dem Werth kaputt gefahren worden. Später gibt es langen Streit über die Ansiedlung eines Cafés auf dem Platz zwecks Belebung der doch relativ toten Fläche. Ein Gebäude ist immer abgelehnt worden. Schließlich entstand ein Sommercafé unter großen Sonnendächern.

1991 hatte dann auch Barmen seinen Aufreger: Die „Dinger“ oder auch „Elefanten“ auf dem Werth. Zur Verbesserung der „Attraktivität der Innenstadt“ war nach dem „Baron Programm“ u.a. auch die Errichtung von zwei Glasdächern vorgesehen, die die lange Fußgängerstraße optisch unterbrechen und dabei auch Passanten Schutz bieten sollten. Nur hatte man wohl die Dimension der Projekte unterschätzt, sie bildeten eher Hindernisse bei der Belieferung der Geschäfte, so dass die Kaufleute sich bald beschwerten. Nun fiel der Öffentlichkeit auch auf, dass

„die Dinger“ zudem auch noch hässlich seien und gar nicht in den Werth passten. Und auch noch 300.000 DM kosteten. Zunächst blieb die Stadt standhaft und beharrte auf den programmgemäßen Aufbau. Erst als nachgefragt wurde, ob denn für die Errichtung eine Baugenehmigung vorläge und dies nach peinlich langer Prüfung verneint werden musste, machte die Stadt einen Rückzieher und beschloss den Abbau der schwarz gebauten Dächer<sup>16</sup>. Sie sollten zwischengelagert werden, bis sich eine andere Verwendung für sie fände<sup>17</sup>. Die Verwaltung



erkannte Fahrlässigkeit der Mitarbeiter und Nicht-Einhaltung der Verfahrensregeln bei der Erteilung von Baugenehmigungen, konnte aber keinen Schadensersatz geltend machen<sup>18</sup>. Später fanden die Glasdächer offenbar doch noch eine Verwendung bei der Feuerwehr zum Unterstellen von Motorrädern der Mitarbeiter und im Freibad Neuenhof<sup>19</sup>.



Auch die neuen Blumenkübel zur Verschönerung der Schuchardstraße stießen im Frühjahr 1992 auf wenig Gegenliebe. Viele Geschäftsinhaber beschwerten sich, dass die Kübel ihre Schaufenster verdeckten. Niemand habe etwas gegen die geplante Begrünung, aber bitte nicht vor dem eigenen Schaufenster, das sei ja geschäftsschädigend. Außerdem sähen die ja aus wie Planschbcken für Hunde. Auch hier legte sich bald die Aufregung wieder, die Kübel wurden bepflanzt und blieben<sup>20</sup>.

Einige Monate später im Frühjahr 1993 ist wieder ein Vorhaben in Elberfeld im Mittelpunkt der Kritik. Das Umfeld des wieder eröffneten Von der Heydt-Museums soll neu gestaltet und „aufgehübscht“ werden, weil der gegenwärtige Zustand nicht mehr den gehobenen Ansprüchen des Museums und der vielen erwarteten Besucher entspricht – das jedenfalls meinen Verwaltung und Politik. Und im Fördertopf, den das Land NW mit 80% bezuschusst, waren wegen entfallender Maßnahmen noch 1,5 Mio. DM vorhanden, die vielleicht sonst ungenutzt blieben. Dieses Geld sollte für ein neues Pflaster auf einem auch schwere LKW tragenden Untergrund verwendet werden. Ein kritischer Artikel in der WZ lies die Volksseele überkochen – jedenfalls in der Zeitung, wo anschließend tagelang Leserbriefe veröffentlicht wurden: „Entsetzt“, „stures Etatdenken“, „Geld besser verwenden“, „Belag noch in Ordnung“, „ein Schlag ins Gesicht all derjenigen, die für den Erhalt der Bäder kämpfen“<sup>21</sup>. Bereits auf der nächsten Ratssitzung knickte der Rat ein und beschloss, kein neues Pflaster am Von der Heydt-Museum zu verlegen, weil solch ein Projekt „in

<sup>16</sup> WZ vom 18. Mai 1991, 1. Nov. 1991, 31. Nov. 1991.

<sup>17</sup> Vgl. Drs. 1068/91.

<sup>18</sup> Vgl. WZ vom 4. März 1992.

<sup>19</sup> Vgl. WZ 6. Okt. 1995.

<sup>20</sup> Vgl. WZ vom 19.3.1992.

<sup>21</sup> Vgl. WZ vom 13.3.1994, 17.3.1993, 18.3.1993.

der Bevölkerung nicht mehr vermittelbar sei“ (Michael Ruppert, FDP). Die anderen Fraktionen fanden den Verzicht auf Fördermittel (die dann ja in anderen Städten ausgegeben würden) zwar bedauerlich und schädlich für die eigene Wirtschaft, mochten aber auch nichts anderes als das „Aus“ beschließen.

Nach diesen so häufig so unerfreulichen Ergebnissen der Verschönerungsmaßnahmen in den Innenstädten der Stadt legen Politik und Verwaltung keine neuen Programme mehr auf. Zudem wird auch die Haushaltslage der Stadt immer schlechter. Die Fußgängerzonen bleiben seither weitgehend unverändert. Nur die Kleine Klotzbahn hinter dem Rathaus wird 1994 noch zwischen Begegnungsstätte und Friedrichstraße zur Fußgängerstraße ausgebaut. Da die Stadt nun hierfür kein Geld mehr hat, finanziert der Investor Bernd Matthes, dessen Rathaus Galerie an eben dieser Straße im September eröffnet werden soll, den erforderlichen Betrag von 1,1 Mio. DM vor. Die Stadt wird ihn in den nächsten Jahren – mit oder ohne Förderung – zurückzahlen. Und die Friedrichstraße erhält nach Fertigstellung der Friedrich-Arkaden 1995 noch ein neues Pflaster. Hier wird noch ein Beschluss von 1987 – wegen der Bauvorhaben – verspätet umgesetzt. Das war`s dann in Sachen Ausbau und Attraktivitätssteigerung der Innenstädte von Elberfeld und Barmen.

Erst Anfang 1916 meldet sich die Stadt wieder mit Ideen zu einer Neugestaltung. Nun sollen ab Ende des Jahres auf einigen Seitenstraßen in der Elberfelder City neue Platten verlegt werden, da es doch inzwischen nach den vielen Ausbesserungen etwas nach Flickenteppich aussieht. Mit Geld aus dem Bundesinvestitionsprogramm sollen nun einheitlich graue Platten verlegt werden. Allerdings werden die Umbaumaßnahmen sich bis 2018 hinziehen<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> Vgl. WZ vom 29.4.2016