

(7/07) 30 Jahre Gustav-Heinemann-Straße in Leverkusen-Manfort - ein Stadtteil wird Opfer seiner Lage zwischen West und Ost

Am 26. September 1977 wurde der Straßenabschnitt der L 290 zwischen dem Konrad-Adenauer-Platz und dem Karl-Carstens-Ring (damals noch Ostring; die Umbenennung in Karl-Carstens-Ring erfolgte erst 1993) in Leverkusen durch Beschluss des Hauptausschusses des Rates der Stadt durchgehend in Gustav-Heinemann-Straße umbenannt.

Der Straßenzug zwischen der Bundesstraße 8 in Wiesdorf (bis 1975 Kölner Straße, seitdem Friedrich-Ebert-Straße) und der Bahnlinie Köln-Wuppertal am Bahnhof Schlebusch in Manfort hieß ursprünglich durchgehend Manforter Straße. Der Kreuzungsbereich mit der Rathenau- und Bismarckstraße erhielt 1955 durch Beschluss des Rates vom 14. Oktober den Namen Manforter Platz und wurde 1967 durch Beschluss des Hauptausschusses vom 29. Mai in Konrad-Adenauer-Platz umbenannt. Östlich der Bahnlinie Köln-Wuppertal hieß die Fortsetzung des Straßenzuges durch Manfort und Schlebusch bis zur Mülheimer Straße (Bundesstraße 51) Bahnstraße.

Mit Beschlüssen des Rates vom 18. Oktober 1965 bzw. vom 2. Mai 1966 wurden der Abschnitt der Bahnstraße zwischen dem Bahnhof Morsbroich und dem Städtischen Krankenhaus (Klinikum) in Paracelsusstraße und der östliche Teil zwischen dem Städtischen Krankenhaus und der Mülheimer Straße in Dhünnberg umbenannt. Ebenfalls am 2. Mai 1966 wurde die Umbenennung der Manforter Straße zwischen dem Manforter Platz und der Bahnlinie Köln-Wuppertal in Bahnstraße beschlossen, allerdings mit der Maßgabe, „diese Umbenennung ... erst nach Fertigstellung der geplanten Unterführung am Bahnhof Schlebusch vorzunehmen.“ Dazu kam es aber nicht. Durch Beschluss des Hauptausschusses vom 26. September 1977 wurde der gesamte Straßenzug - die Manforter Straße zwischen dem Konrad-Adenauer-Platz und der Bahnlinie Köln-Wuppertal, die Bahnstraße zwischen der Bahnlinie Köln-Wuppertal und der Güterzugstrecke Köln-Düsseldorf (Bahnhof Morsbroich), die Schloßallee zwischen der Güterzugstrecke Köln-Düsseldorf (Bahnhof Morsbroich) und dem Schloss Morsbroich und das bis dahin noch nicht benannte Teilstück zwischen dem Schloss Morsbroich und dem Ostring - in Gustav-Heinemann-Straße umbenannt.

Der nach dem ehemaligen Bundespräsidenten benannte Straßenzug wurde zum Symbol für das städtebauliche Schicksal des Stadtteils Manfort. Die städtische Verkehrsplanung suchte die Lösung zur Bewältigung des in den 1950er- und 1960er-Jahren steigenden Kraftfahrzeugaufkommens zwischen den westlich und östlich gelegenen Stadtteilen einerseits im Neubau einer vierspurigen Straße - des Südrings (die Umbenennung in Willy-Brandt-Ring erfolgte 1993) - im weitgehend bebauungsfreien Süden des Stadtteils und andererseits in der Verbreiterung und verkehrstechnischen Umgestaltung der bestehenden Straßenverbindung; hierzu zählten neben dem vierspurigen Ausbau insbesondere die Beseitigung der niveaugleichen Bahnübergänge und der großzügige Ausbau der Kreuzungsbereiche.

Der Straßenzug Manforter Straße/Bahnstraße war seinerzeit nicht nur die einzige Straßenverbindung zwischen den Stadtteilen Wiesdorf und Schlebusch, sondern - etwa zwischen dem Manforter Platz und der seinerzeit noch östlich der Bahnlinie an der Bahnstraße gelegenen Katholischen Volksschule - das „Kernstück“ des Stadtteils (*vgl. z. B. Ris 1957, S. 75*). Die breite Schneise des Straßenausbaus hat den Stadtteil zerstört. Manfort wurde Opfer seiner Lage zwischen West und Ost.

Dem Ausbau der Bundesautobahn Köln-Oberhausen und der damit verbundenen Verbreiterung der Überführung über die Manforter Straße 1961 folgte ab Juni 1965 die Umleitung des Verkehrs über die Pfeilshofstraße und die Scharnhorststraße; dabei wurde die Bahnstrecke Köln-Wuppertal durch die vorübergehende Installation einer Stahlhochstraße überquert. Zwar konnte zunächst auch noch der bisherige Weg über den beschränkten Bahnübergang zwischen Manforter und Bahnstraße genutzt werden, am 1. August 1966 wurden die Schranken am Bahnhof Schlebusch aber endgültig geschlossen, um mit dem Bau der Unterführung beginnen zu können. Nun lief der Verkehr ausschließlich über die provisorische Brücke, die mehr als neun Jahre - wesentlich länger als zunächst vorgesehen - nicht nur für die Manforter, sondern für alle Nutzer dieser wichtigen Verbindungsstraße zwischen den westlichen und östlichen Stadtteilen ein markantes Zeichen für den Wandel in Manfort war.



Die Stahlhochstraße in Leverkusen-Manfort (jeweils von Osten gesehen)

Gut zwei Jahre später - am 13. September 1968 - wurde die Unterführung am Bahnhof Schlebusch freigegeben und die Stahlhochstraße gesperrt. Zunächst war vorgesehen, sie an die Güterzugstrecke Köln-Düsseldorf am Bahnhof Morsbroich zu versetzen, um für die Zeit während des Baus der dortigen Unterführung vorübergehend den Verkehr zwischen Manfort und Alkenrath bzw. Schlebusch aufzunehmen. Aber es kam anders: Schon bald nach Öffnung der Unterführung am Bahnhof Schlebusch zeigte sich, dass es weiterhin zu erheblichen Störungen des Verkehrsablaufs kam, weil die Trasse der

Manforter und Bahnstraße noch nicht durchgehend vierspurig ausgebaut war; vor allem an den Kreuzungsbereichen traten weiterhin Probleme mit dem Verkehrsfluss auf. Daher wurde neben dem Vorhaben, die Brücke abzubauen, schon bald die Idee diskutiert, sie weiterhin - zusätzlich zu der wieder freigegebenen Verbindung über die Manforter und Bahnstraße - in Betrieb zu lassen, und zwar für den Verkehr in Richtung Osten; Bahn- und Manforter Straße sollten parallel nur den Verkehr in Richtung Westen aufnehmen. Dieser Plan fand neben dem Argument der Verkehrsentlastung schließlich auch deshalb Zustimmung, weil sich die Verhandlungen mit der Bundesbahn bezüglich der Umsetzung der Brücke an den Bahnübergang Morsbroich - u. a. aus Kostengründen - hinauszögerten und die Stadt zunehmend die Befürchtung hegte, dass die Bundesbahn die dort geplante Unterführung nicht - jedenfalls nicht in nächster Zeit - bauen würde, weil die provisorische Lösung durch die Installation der Stahlhochstraße als ausreichend angesehen würde. Dies aber wollte die Stadt nicht aufs Spiel setzen: Die aufwändige Lösung der Schaffung einer durchgehend vierspurigen Trassenführung sollte zu Ende geführt werden - das Vorhaben sollte kein Torso bleiben. So fasste der Rat der Stadt auf Vorschlag der Verwaltung am 18. Dezember 1968 den Beschluss, die Stahlbrücke „bis auf weiteres am bisherigen Standort“ zu belassen und für den Verkehr in Richtung Schlebusch wieder freizugeben; ab 1. Februar 1969 nahm die Stahlhochstraße ihren Dienst - allerdings nur für den Verkehr in Richtung Osten - wieder auf.

Endgültig aufgegeben wurde das Provisorium erst fünfzehn Jahre später. Am 2. September 1974 wurde der Straßenzug zwischen dem Konrad-Adenauer-Platz und dem Bahnhof Schlebusch in beide Richtungen für den Verkehr freigegeben. Der Straßenabschnitt zwischen dem Bahnhof Schlebusch und der Kreuzung Bahnstraße/Kalkstraße/Mauspfad blieb allerdings bis zum endgültigen Ausbau Einbahnstraße: Der Verkehr in Richtung Osten wurde bis dahin über die Poststraße und weiterhin über die Scharnhorststraße geleitet.

Obleich auch danach über weitere Verwendungsmöglichkeiten der Brücke diskutiert wurde - z. B. im Zusammenhang mit der Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge an der Strecke Köln-Düsseldorf in Wiesdorf, Bürrig/Küppersteg und Rheindorf - hatte das Kuriosum Stahlhochstraße schließlich doch ausgedient: Es wurde verschrotet. Seit Januar 1975 erinnerte vor Ort nichts mehr an das bis dahin „aufwendigste Provisorium im Leverkusener Straßennetz“ (*Kölnische Rundschau vom 30.08.1974*).

Der Übergang an der Güterzugstrecke Köln-Düsseldorf wurde für die Zeit der Umbaumaßnahme (1971 bis 1973) gesperrt und der Verkehr über die Kalk- und die Sauerbruchstraße geführt. Die Unterführung der Bahnstrecke wurde am 30. März 1973 für den Verkehr freigegeben.

Der Ausbau der damaligen Manforter und Bahnstraße war mit einem massiven Eingriff in die Bausubstanz verbunden. Die Verbreiterung der Straße, die Beseitigung der niveaugleichen Übergänge der Bahnstrecke Köln-Wuppertal am Bahnhof Schlebusch und der Güterzugstrecke Köln-Düsseldorf am Güterbahnhof Morsbroich sowie die Erweiterung der Unterführung der Autobahn Köln-Oberhausen und die Umgestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes verwandelten den Straßenzug seit Beginn der 1960er-Jahre auf einer Länge von rund 1,5 Kilometer für viele Jahre in eine gewaltige Baustelle.

Zwar waren Mitte der 1950er-Jahre zunächst behutsamere Lösungen für den Ausbau des Straßenzuges diskutiert worden, bei denen die Bausubstanz - z. B. durch die Idee, die Geschäfte zu unterfangen und eine Etage tiefer in die Kellergeschosse zu legen

(vgl. z. B. *Krajewski 1957, S. 801*) - weitgehend erhalten geblieben wäre, der für notwendig erachtete mehrspurige Ausbau des Straßenverlaufs ließ diese Lösung allerdings nicht zu. Die Baumaßnahmen führten schließlich doch zu einem radikalen Eingriff in den Gebäudebestand im Zentrum des Stadtteils. Der Versuch, durch punktuell errichtete Neubauten die Funktionalität des Stadtteils zu retten, schlug fehl: Die urbanen Beziehungen waren zerstört.

Zu einem markanten Beispiel für die gescheiterten „Rettungsversuche“ wurde das „Kern“-Haus. Es wurde 1964 an der Südseite der Manforter Straße zwischen der Kunstfeldstraße und der Bahnstrecke Köln-Wuppertal errichtet. Von dem 70 Meter langen Wohn- und Geschäftshaus versprach man sich ein „Manforter Einkaufszentrum“ - den „Anfang einer City en miniature“ (*Leverkusener Anzeiger vom 14.08.1964*). Die durch den Straßenausbau zerstörten Beziehungen ließen sich jedoch nicht künstlich erneuern: Das „Kern“-Haus blieb isoliert, ein Geschäftszentrum konnte so nicht entstehen; später gab es dort keine Geschäfte mehr.

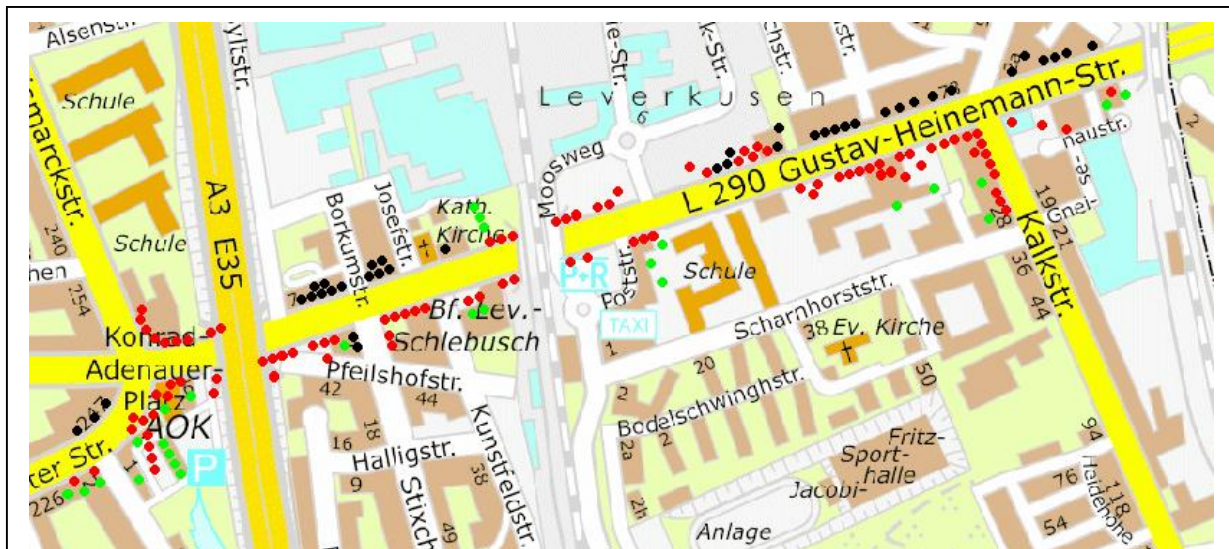
Zwar war die Bebauung entlang des Straßenzuges - vor allem wegen der Unterbrechungen durch die quer hierzu verlaufenden Straßen- und Eisenbahntrassen - nie vollständig durchgehend und wirkte daher durchaus „unfertig und unorganisch“ (*Ris 1957, S. 78*), dennoch hatte sie aber für den Stadtteil eine zentrale Orientierungs- und Identifizierungsfunktion, die durch den Straßenausbau weitgehend verloren gegangen ist: Der Stadtteil hat sein Gesicht und seine Identität nie wiedergefunden.

Insgesamt wurden in den 1950er-, 1960er- und 1970er-Jahren entlang der heutigen Gustav-Heinemann-Straße - unter Einbezug des Kreuzungsbereiches am Konrad-Adenauer-Platz, der seit 1961 zum Stadtteil Wiesdorf gehört, und des Einmündungsbereiches der Kalkstraße - 97 Gebäude abgebrochen; 39 blieben erhalten und 26 wurden neu errichtet.

Am Konrad-Adenauer-Platz wurde vor allem die Einmündung der Manforter Straße im südlichen Kreuzungsbereich großzügig aufgeweitet. Hier fielen 16 Gebäude den Baumaßnahmen zum Opfer; auf der nördlich gegenüberliegenden Seite wurden neun Gebäude abgebrochen.

Auf der Südseite der Manforter Straße wurden zwischen der Autobahn und der Bahnstrecke Köln-Wuppertal 20 Gebäude und auf der Nordseite - in der Nähe des Bahnübergangs - drei Gebäude abgetragen; östlich der Bahnstrecke waren es auf der Nordseite bis zur Friedrichstraße 13 Gebäude und auf der Südseite bis zur Güterzugstrecke Köln-Düsseldorf 26 Gebäude. In der Kalkstraße mussten neun Gebäude an der Westseite zwischen Bahnstraße und Scharnhorststraße und auf der östlichen Seite das Gebäude an der Ecke Bahnstraße der Verbreiterung des Einmündungsbereiches weichen. Auch die Katholische Volksschule an der Südseite der Bahnstraße - zwischen den beiden Bahnlinien, östlich der Post gelegen -, die 1875 errichtet worden war, wurde 1966 wegen der Verbreiterung der Straße abgebrochen.

Auf der Nordseite der Manforter Straße blieb die Bausubstanz zwischen der Autobahn und der Josefstraße sowie zwischen der Friedrichstraße und dem Hemmelrather Weg erhalten. Etwa auf halber Höhe zwischen der Bahnstrecke Köln-Wuppertal und der Friedrichstraße waren die Werksanlagen der Firma Wuppermann 1956 durch einen markanten, lang gestreckten Bau bis an die Bahnstraße herangerückt (*Vgl. z. B. Ris 1957, S. 80*).



Die Entwicklung des Gebäudebestandes am Konrad-Adenauer-Platz und an der Gustav-Heinemann-Straße in Leverkusen-Manfort von 1951/52 bis 1978

● = Abbruch ● = Erhalt ● = Neubau

Kartengrundlage: © Stadt Leverkusen, Fachbereich Kataster und Vermessung, Nr. 8/2007

Von dem massiven Eingriff in die Bausubstanz des zentralen Bereiches des Stadtteils waren zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte und weitere ladenorientierte Dienstleistungsbetriebe betroffen. Die Neubauten konnten den Verlust der städtebaulichen Identität des Straßenzuges durch den vorausgegangenen umfangreichen Gebäudeabriss nicht heilen.

Mit dem Straßenausbau wurden die meisten Einmündungen der Nebenstraßen eingezogen. Neben der erheblichen Verbreiterung der Straße hat vor allem diese Maßnahme den Charakter einer Schneise hervorgerufen und deren trennende Wirkung verstärkt.

Manfort behielt zwar „den Vorteil, zentral zu liegen“, aber eben auch „den Nachteil, Durchgangsort für die beiden wichtigsten West-Ost-Straßenverbindungen zu sein“ (Gruß 2003, S. 230). Die mit dem Ausbau der Gustav-Heinemann-Straße verbundenen Baumaßnahmen verhinderten eine urbane Entwicklung des Stadtteils; die damals populären Vorstellungen von einer autogerechten Stadt standen dem Erhalt der zumindest ansatzweise gewachsenen organischen Bausubstanz und damit einer nach heutigen Maßstäben städtebaulich sinnvollen Entwicklung im Wege.

Fotos: Stadtarchiv Leverkusen

Karte: eigener Entwurf; Grundlage: Amtliche Stadtkarte der Stadt Leverkusen, Stand 2007 (mit Genehmigung des Fachbereiches Kataster und Vermessung der Stadt Leverkusen vom 07.09.2007 - Az.: 62-14-42-8-2007). Die Angaben beziehen sich auf eine Analyse der entsprechenden Katasterunterlagen der Stadt Leverkusen und umfassen den Zeitraum von 1951/1952 (Aufstellung des neuen Liegenschaftskatasters; Flurkarte)

bis Anfang 1978 (Ersatz der Flurkarte durch die Katasterrahmenkarte). Dabei wurde jedes durch eine Hausnummer markierte Gebäude gezählt.

Literaturhinweise:

Gruß, F.: Leverkusen - Geschichte und Geschichten, Leverkusen 2003

Krajewski, H.: Leverkusen, in: Deutsche Bauzeitschrift, Heft 7/1957, S. 789ff.

Ris, K. M.: Leverkusen - Großgemeinde - Agglomeration - Stadt, in: Meynen, E. u. a. (Hrsg.): Forschungen zur deutschen Landeskunde (Veröffentlichungen des Zentralausschusses für deutsche Landeskunde und der Bundesanstalt für Landeskunde), Selbstverlag der Bundesanstalt für Landeskunde, Remagen/Rhein, Band 99, Remagen 1957

Die Angaben zu den Straßenumbenennungen und zum zeitlichen Ablauf der Verkehrsmaßnahmen beruhen auf der diesbezüglichen Berichterstattung in der lokalen Presse (Leverkusener Anzeiger, Kölnische Rundschau, Neue Rhein-Zeitung) und den einschlägigen Beschlussdokumenten (z. B. Vorlagen und Niederschriften) der Verwaltung und des Rates bzw. des Hauptausschusses der Stadt Leverkusen; die Unterlagen wurden freundlicherweise vom Stadtarchiv Leverkusen zur Verfügung gestellt.

(GN 28.09.2007)