



Moderne trifft Geschichte

Elberfeld und der Döppersberg
gestern – heute – morgen



Vortragsreihe

der **Politischen Runde** der Bergischen
VHS und der **Stadt Wuppertal**,
Stadtentwicklung und Städtebau

bergische

vhs

solingen
wuppertal



Die Veranstaltungsreihe

Mit dem Umbau des Döppersbergs erhält Wuppertal an zentraler Stelle ein städtebaulich völlig neues Gesicht. Mit der Wiederherstellung der Blickachse auf die historische Bahnhofsfassade wird zugleich ein bedeutender historischer Akzent gesetzt.

Die Veranstaltungsreihe „Moderne trifft Geschichte“ widmet sich einem Teil der historischen Identität der Stadt Wuppertal als Impulsgeberin für zahlreiche Modernisierungsprozesse im 19. und 20. Jahrhundert, mit Ausstrahlung weit über die Grenzen des Landes hinaus. Kein Zweifel - Wuppertal (und deren städtische Vorläufer Elberfeld und Barmen) war in vieler Hinsicht eine „Pionierstadt“ - ein Begriff, der im kollektiven Bewusstsein der Bürger/innen nicht die Rolle spielt, die ihm eigentlich zukommt. Das Projekt „Neugestaltung Döppersberg“ eröffnet in dieser Hinsicht zahlreiche neue Chancen und Möglichkeiten. Eine davon ist der Beitrag zur Aneignung historischer Identität im Stadtbild - Wuppertaler Impulse, die sich städtebaulich und geschichtlich einfangen und abbilden lassen.

Im Rahmen der VHS-Traditionsreihe „Politische Runde“ konnten bekannte Historiker/innen auch aus Wuppertal gewonnen werden. Die Vorträge haben den Anspruch mit ausgewählten Beispielen zur Geschichte rund um den Döppersberg und die historische Stadtentwicklung insgesamt einen Beitrag zu leisten, dieses besondere Profil der Stadt zu schärfen. Denn Wuppertal hat eine erstaunliche Geschichte, die zu zeigen sich lohnt.

Die Themen

26.11.2012, 19.30 Uhr

Döppersberg – Innenansichten eines Großprojektes

Frank Meyer

Wuppertal baut für seine Bürger ein neues Tor zur Stadt. Der Döppersberg wird zu einem zentralen Stadtplatz umgestaltet, der die Blickachse auf das historische Bahnhofsgebäude wieder herstellt und eine direkte Verbindung zur Innenstadt schafft. Die Verkehrsbezüge werden vereinfacht und ein zentraler Busbahnhof entsteht. Frank Meyer, zuständiger Dezernent der Stadt Wuppertal, gibt in der Politischen Runde, als Auftaktveranstaltung zur Vortragsreihe, einen Einblick in den Planungszusammenhang und bietet Innenansichten eines Wuppertaler Großprojektes von historischer Bedeutung.

10.12.2012, 19.30 Uhr

Wuppertaler Impulse –

Anmerkungen zum historischen Profil der Stadt

Dr. Detlef Vonde

Die Geschichte der Urbanisierung in Wuppertal zeigt eine Stadtregion mit den ehemals selbständigen Städten Barmen und Elberfeld, die schon früh eine besondere Dynamik für wichtige gesellschaftliche, ökonomische und infrastrukturelle Modernisierungsprozesse im 19. Jahrhundert entwickelte. Bisweilen hat man ihr sogar eine „Pionierfunktion“ attestiert. Mit einigem Recht kann man sie auch als ein herausragendes Modernisierungszentrum bezeichnen, von dem wichtige Impulse für vergleichbare Prozesse ausgingen- auf gesamtstaatlicher Ebene und auch darüber hinaus.



04.02.2013, 19.30 Uhr

Eisenbahnbau und Staat: Das Beispiel Rheinland-Westfalen

Prof. Dr. Dieter Ziegler

Abgesehen von England und Belgien ist kein Land in Europa so schnell mit einem vergleichbar dichten Eisenbahnnetz überzogen worden wie die Staaten des Deutschen Zollvereins. Während es jedoch in England ausschließlich private Eisenbahngesellschaften waren und in Belgien zunächst der Staat, die den Bau vorantrieben, bauten in Deutschland bis etwa 1880 sowohl der Staat als auch private Interessenten. Im gewerbereichen Rheinland-Westfalen fanden sich auch genügend Investoren für den Bau von Eisenbahnen, so dass der Staat als Bauherr zunächst kaum in Erscheinung trat. Die Vorteile und die Nachteile dieses „gemischten Systems“ sollen in dem Vortrag ebenso diskutiert werden wie die Frage, weshalb es in den 1880er Jahren zur einer fast flächendeckenden Verstaatlichung der privaten Bahnen kam.

04.03.2013, 19.30 Uhr

„Wenn Plätze wandern ...“

Der Bahnhofsvorplatz Elberfeld und seine Geschichte

Dr. Antonia Dinnebieer

Der Elberfelder Bahnhof liegt über dem Stadtkern und ist weithin sichtbar. Um diese Wirkung entfalten zu können, bedarf es des Freiraums. So ist vor dem Gebäude Platz für Reisende und Daheimbleibende, für Koffer und Verkehrsmittel, Platz zum Begegnen und Ausblicken auf die Stadt. Auf einer unbefestigten Fläche außerhalb des Zentrums hatte sich der Bahnhofsvorplatz entwickelt, der in den Brausenwerther Platz überging. Heute bedrängen ruhender und rollender Verkehr die Fußgängerfreiräume. Bei der letzten Zwischennutzung des Platzes vor seiner Neuerfindung ersetzen den Ausblick jetzt Taxen, Hähnchengrill und Briefkasten: Mit dem Bau zweier neuer Stadtplätze wird dann wieder Freiraum entstehen.



06.05.2013, 19.30 Uhr

**Ansichtssachen: Die Reichs- und Bundesbahndirektion
Elberfeld in historischen Bildern**

Norbert L'Habitant

Die ehemalige Reichs- und heutige Bundesbahndirektion Elberfeld hat eine wechselvolle Geschichte. 1850 als „Königliche Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn“ gegründet und 1875 bezogen, war sie der Ort staatlicher Aufsicht über die zunächst formell „private“ Bahnlinie. Diese Funktion behielt sie nach ihrer Umbenennung für die Deutsche Bundesbahn bis zur Abwicklung der Behörde 1974. Im 2. Weltkrieg wurde das klassizistische Bauwerk schwer zerstört. In den vergangenen Jahrzehnten erlebte das imposante Gebäude mit der ausladenden Freitreppe eine eher schwierige Nutzungsgeschichte. Der Vortrag nähert sich dieser Geschichte mit einer Vielfalt seltener historischer Bilder und Ansichten.

04.06.2013, 19.30 Uhr

Frühe Großstadtarchitektur in Elberfeld

Dr. Antonia Dinnebier

Als einem der ersten Bahnhofsgebäude in Deutschland kommt dem Empfangsgebäude am Döppersberg eine große historische Bedeutung zu. Zur damaligen Zeit war es aber mehr als nur ein Zweckbau, sondern wirkte vielmehr wie ein „bürgerliches Schloss“ für Elberfeld. Das wirtschaftlich erstarkte Bürgertum der früh industrialisierten Stadt schlug dabei gestalterisch den Bogen zur Antike und baute betont klassizistisch. Der Bahnhof stand aber nicht allein, sondern wurde von weiteren architektonisch bedeutenden öffentlichen Gebäuden umgeben. Sie dienten unterschiedlichen Nutzungen und bildeten das einst repräsentative Entrée der Stadt.



09.09.2013

**„Für Dienstboten, Gesellen und Lehrlinge“
Zur Gründung der Sparkasse in Elberfeld 1822**

Prof. Dr. Volkmar Wittmütz

Am 5. Januar 1822 nahm die Elberfelder Sparkasse, eine der ersten ihrer Art im Rheinland, ihre Geschäfte auf. Das von der Stadt nach dem Muster der Berliner Sparkasse betriebene Institut hatte ganz unterschiedliche Wurzeln. In erster Linie ging es darum, Kapital zu sammeln für das städtische Pfandhaus, daneben aber auch um den städtischen Kredit, um die Sparförderung und den meist nur kurzfristigen Kredit für „Dienstboten, Gesellen und Lehrlinge“.

07.10.2013, 19.30 Uhr

**„Elberfelder Badewanne“ und Köbo-Haus:
Die Schwebebahnstation Döppersberg**

Dr. Klaus Herdepe

Die Wuppertaler Schwebebahnstation Döppersberg/Hauptbahnhof: heute für die einen „Eingangsbereich“ eines der frequentiertesten Verkehrsknotenpunkte des Wupper-Tals, für die anderen die wichtigste Station des Einzelhandelszentrums oder gar ein Teil des ewigen Reizthemas Städteplanung. Aber was bedeutete das Gebäude einmal für die Architekten oder Wuppertaler Persönlichkeiten wie Else Lasker-Schüler oder Heinz Lütke?



04.11.2013, 19.30 Uhr

Sonderzüge in den Tod. Die Deportationen der Wuppertaler Juden mit der Deutschen Reichsbahn

Michael Okroy M.A.

1941 und 1942 wurden rund 1000 jüdische Männer und Frauen aus Wuppertal und den bergischen Nachbarstädten vom Bahnhof Steinbeck aus in Ghettos und Vernichtungslager im Osten deportiert. Für den Transport zur Sammelstelle in Düsseldorf stellte die Reichsbahndirektion Wuppertal in Abstimmung mit der Gestapo zusätzliche Personenwagen bereit. Sie überwachte durch eigene Beamte das Verladen von Menschen und Gepäck und übernahm die fahrplantechnische Koordination der Züge. Die Reichsbahn berechnete für die Deportationstransporte den Personentarif Dritter Klasse (Gruppenbeförderung, einfache Fahrt). Die Summe beglich die Gestapo von einem Konto bei der Commerzbank, auf das zuvor die zur „Aussiedlung“ bestimmten Juden ihr restliches Barvermögen einzahlen mussten.

02.12.2013, 19.30 Uhr

Straßengeschichte: Die Bundesallee

Dr. Uwe Eckardt

Der Wiederaufbau Elberfelds nach 1945 hat auch die Umgebung des Hauptbahnhofs grundlegend verändert. Bis dahin beherrschten Reichsbahndirektion und Hotel „Kaiserhof“ den Bahnhofsvorplatz. Der Zugang erfolgte u. a. von der Alten Freiheit über die Döppersberger Brücke, vorbei am Brausenwerther Platz mit Stadttheater und Kaiser-Wilhelm-Denkmal sowie über den Wall und die Neue Fuhrstraße. Der Vortrag wirft den Blick auf die frühere „Straßengeschichte“ und damit auch auf die Frage, wie Verkehr jenseits

der Schiene im 19. Jahrhundert organisiert war, welche infrastrukturellen Funktionen „Straßen“ boten. Es wird versucht, die durch den Bau der Bundesallee bedingten Veränderungen deutlich zu machen.



27.01.2014, 19.30 Uhr

„Eine herzerfrischende Kundgebung...“

Nationalsozialistische Bücherverbrennungen in Wuppertal 1933

Michael Okroy M.A.

Schon am 1. April 1933, sechs Wochen vor den reichsweiten Aktionen in deutschen Universitätsstädten, wurden in Wuppertal auf zwei großen Scheiterhaufen am Brausenwerth in Elberfeld und auf dem Barmer Rathausvorplatz die Bücher „undeutscher Autoren“ öffentlich verbrannt. Das Besondere an diesen öffentlichkeitswirksam inszenierten Brandaktionen ist der frühe Zeitpunkt, aber auch, dass sie nicht von der NSDAP oder der SA, sondern von Lehrern und Schülern der städtischen Oberschulen initiiert worden sind.



Was war das Ziel dieser Aktionen? Welche Bücher wurden von der johlend begeisterten Menge in die Flammen geworfen? Und was für Auswirkungen hatten diese Aktionen auf das öffentliche Büchereiwesen der Stadt?

24.02.2014, 19.30 Uhr

Vor 60 Jahren – der Döppersberg als Paradebeispiel der „autogerechten Stadt“?

Prof. Dr. Felix Huber

War der neue Verkehrsknoten Döppersberg das Paradebeispiel des Leitbildes der autogerechten Stadt? Welche Vorstellungen, Leitbilder und Ideen



bewegten die Stadt- und Verkehrsplaner beim Wiederaufbau der kriegszerstörten Städte und beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vor 60 Jahren? Hätten wir den Döppersberg deswegen nicht eigentlich unter Denkmalschutz stellen müssen? Und machen wir es heute so viel anders, so viel besser?

Die Referenten

Frank Meyer	Dezernent Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr und Umwelt, Stadt Wuppertal
Dr. Detlef Vonde	Historiker, Leiter Politische Runde, Bergische VHS Wuppertal
Prof. Dr. Dieter Ziegler	Wirtschafts- und Unternehmens- geschichte, Ruhr Uni Bochum
Dr. Antonia Dinnebier	Landschaftsplanerin, Umwelt- historikerin, Wuppertal
Norbert L'Habitant	Autor, Remscheid
Prof. Dr. Volkmar Wittmütz	Historiker, em. Bergische Uni- versität, Wuppertal
Dr. Klaus Herdepe	Historiker, Autor, Wuppertal
Michael Okroy M.A.	Dokumentation und Recherche, Wuppertal
Dr. Uwe Eckardt	Stadtarchivar a.D., Wuppertal
Prof. Dr. Felix Huber	Architektur, Bauingenieurwesen, Bergische Universität Wuppertal

Moderation

Stefan Seitz	Journalist, Wuppertal
---------------------	-----------------------

Im Anschluss an die Vorträge im Rahmen der Politischen Runde findet bei jeder Veranstaltung eine „Sprechstunde Döppersberg“ statt, in der Bürger/innen aktuelle Informationen und Antworten auf Fragen rund um das Großprojekt erhalten.

Bergische VHS

Auer Schulstr. 20

Otto-Roche-Forum

19:30

Eintritt: 6,-€ an der Abendkasse

Mehr Information im Netz unter:

www.bergische-vhs.de

<http://politische-runde.blogspot.de>

www.doeppersberg.de

Konzeption und Realisierung:

Dr. Detlef Vonde, Bergische VHS

detlef.vonde@bergische-vhs.de, Fon: +49(0)202 563 2217

Rosemarie Steyer, Stadt Wuppertal

Rosemarie.steyer@stadt.wuppertal.de, Fon: +49(0)202 563 4188



