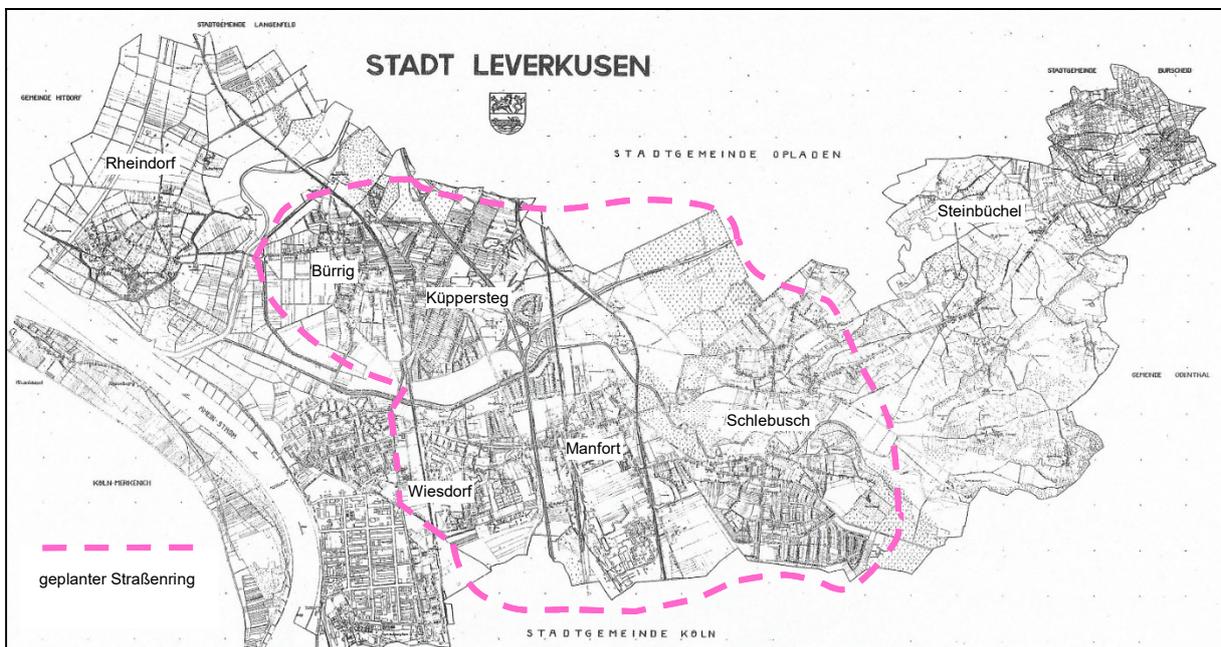


## (5/17) Verkehr in Leverkusen - der unvollendete Straßenring

Von dem in Leverkusen<sup>1</sup> über viele Jahre hinweg geplanten, aber nie vollständig realisierten Ringstraßen-System aus Nord-, Ost-, Süd- und Westring ist namentlich nur der Westring übrig geblieben. Einige Teilstücke wurden bis heute nicht gebaut, andere wurden umbenannt; mehrere Male erfolgten Änderungen in der Planung der Streckenführung.

Schon der „Wirtschaftsplan“ aus dem Jahr 1943 sah einen großzügigen Straßenring vor, der allerdings teilweise durch die benachbarten Stadtgebiete von Opladen und Köln führte: Er verlief im Norden teilweise auf Opladener Gebiet, im Osten in einem großen Bogen um Schlebusch, im Süden durchgehend auf Kölner Stadtgebiet sowie im Westen über die Bundesstraße 8 und auf einer etwa halbkreisförmigen Trasse um Bürrig.



*Karte 1: Die Führung des geplanten Straßenrings im Wirtschaftsplan 1943*

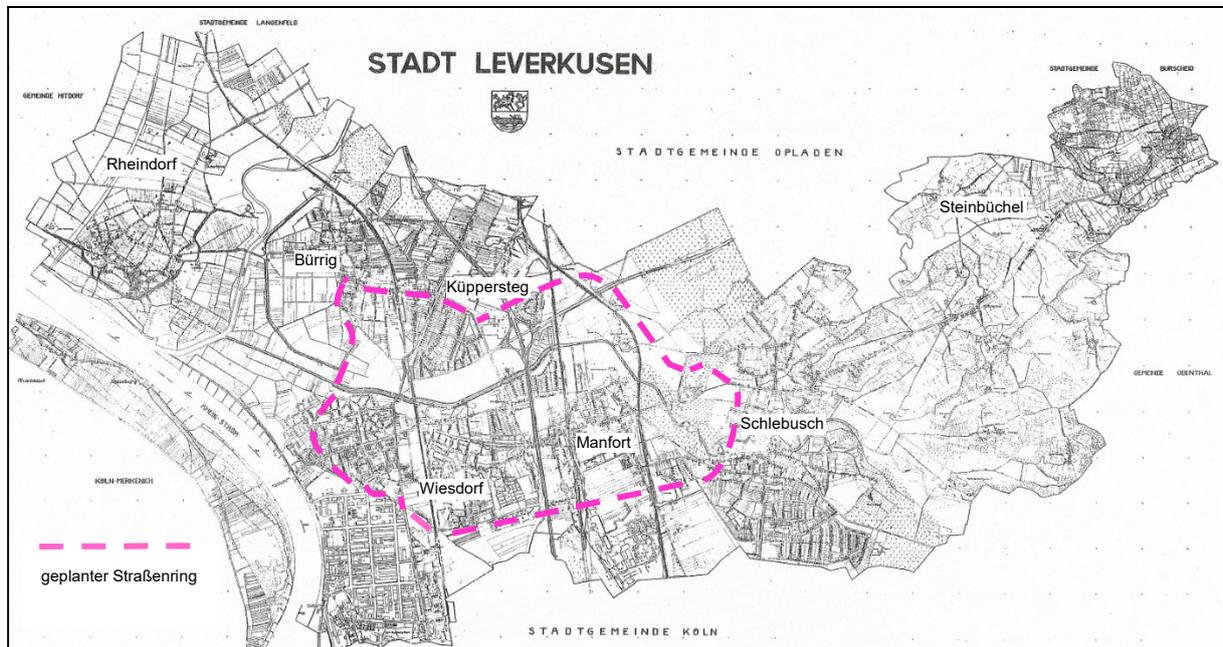
Der erste „Leitplan“, der Anfang der 1950er-Jahre von Stadtbaurat Paul Seitz entworfen wurde, griff das Verkehrskonzept des Wirtschaftsplans zwar auf, zeigte aber als wesentliche Änderung eine deutlich engere Führung des Straßenrings, der ausschließlich innerhalb des Stadtgebietes lag und die Stadt dadurch von den Planungen der Nachbarstädte unabhängig machte.<sup>2</sup> Seitz legte die südliche Trasse nicht mehr auf Kölner Stadtgebiet, sondern etwa auf die West-Ost-Achse im Verlauf der Karl-Krekeler-Straße<sup>3</sup> und deren Verlängerung. In Schlebusch stieß sie in einem Bogen auf die Gezelinallee. Von dort sollte der Ringverlauf in nordwestliche Richtung bis zur Bismarckstraße führen. Die Fortsetzung erfolgte über die damalige Bahnhof-

<sup>1</sup> bis 1974 „Alt“-Leverkusen; ohne Opladen (mit Quettingen und Lützenkirchen), Bergisch Neukirchen und Hitdorf.

<sup>2</sup> zu den Verkehrsvorstellungen des Wirtschaftsplanes 1943 und des Leitplanes 1952 siehe Krajewski, S. 36ff. und Nicolini 2005, S. 482.

<sup>3</sup> die seinerzeit westlich der Heymannstraße bis zur damaligen Kölner Straße (Bundesstraße 8) reichte.

straße<sup>1</sup> in Küppersteg und über die Von-Ketteler-Straße sowie über den Rüttersweg in Bürrig. In Wiesdorf führte der Ring über die Adolfsstraße, die Schießbergstraße und die Peschstraße zur Bundesstraße 8, die über die Kurtekottenstraße mit dem südlichen Teil des Straßenrings verbunden werden sollte.



*Karte 1: Die Führung des geplanten Straßenrings im Leitplan 1952*

Da Seitz schon 1953 Baudirektor in Hamburg wurde, hat sein Plan für Leverkusen keine politische Beschlussreife erreicht. Dr. Ing. Hans Krajewski - ab 1954 Nachfolger von Seitz - legte 1956 einen neuen Leitplan-Entwurf<sup>2</sup> vor, der am 12. Mai 1958 mit der „förmlichen Feststellung“ Rechtsgültigkeit erhielt.<sup>3</sup> Auch Krajewski hielt an der Idee der Anlage eines Straßenrings fest; dennoch bestand zwischen den beiden Plänen „ein grundsätzlicher Unterschied in der Vorstellung von der künftigen Verkehrsführung.“<sup>4</sup> Vorrangig für den neuen Baudirektor war die Verbindung der Ortsteile im Osten (Schlebusch und Steinbüchel) und Nordwesten (Rheindorf) mit dem Stadtzentrum und dem Bayerwerk in Wiesdorf. Krajewski betonte also die der Gestalt des Stadtgebietes folgende Bedeutung der West-Ost-Ausrichtung des Verkehrsaufkommens. Der geplante Straßenring war jetzt vor allem im Westen nicht mehr eindeutig festgelegt und hatte eine eher nachrangige Bedeutung. Vor allem im Süden und im Osten war das geplante Ringsystem allerdings weiterhin markant erkennbar. Der östliche Teil des Straßenrings verlief westlich an Schlebusch sowie östlich an der damals geplanten Siedlung Alkenrath vorbei. Im Norden - nun wieder über Opladener Gebiet führend - erreichte er die „alte“ Bundesstraße 8. Durch Küppersteg und Bürrig folgte der Verlauf des Rings dem Mühlenweg und stieß in dessen Verlängerung auf die geplante neue Trasse der Bundesstraße 8; in südöstliche Richtung erreichte der

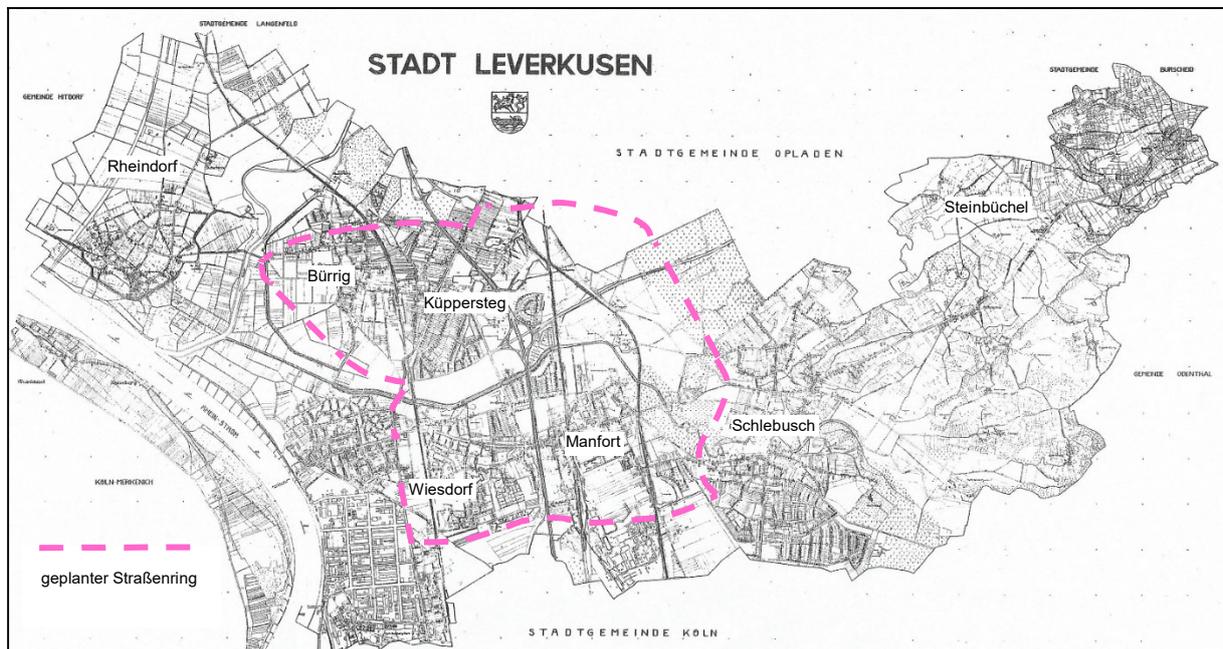
<sup>1</sup> seit 1975 Küppersteger Straße (siehe Nicolini 2016, S. 1).

<sup>2</sup> siehe Krajewski und Nicolini 2007.

<sup>3</sup> siehe Stadtarchiv Leverkusen: Bestand 1150.251, 1350.11 und 610.11 sowie Nicolini 2005, S. 484. Inwieweit es bezüglich der Straßenplanung gegenüber dem Entwurf noch Änderungen in der endgültigen Planfassung gegeben hat, konnte aus den im Stadtarchiv Leverkusen eingesehenen Unterlagen nicht festgestellt werden.

<sup>4</sup> Krajewski, S. 38.

Ring wieder deren bestehende Streckenführung. Durch Wiesdorf ähnelt einer der projektierten Straßenverläufe zwar den Vorstellungen des Seitz-Planes; Krajewski ging aber wohl von der Führung des Rings über die Bundesstraße 8 aus.



*Karte 3: Die Führung des geplanten Straßenrings im Leitplan 1958<sup>1</sup>*

Begonnen wurde die Umsetzung der Straßenring-Planung mit dem Bau des „Südrings“. Im Mai 1958 beschloss der Rat dessen endgültige Trasse, die anbaufrei und nahezu gradlinig verlief.<sup>2</sup> Am 19. Dezember 1958 wurde das erste Teilstück - zwischen der Heymannstraße in Wiesdorf und der Kalkstraße in Manfort<sup>3</sup> - für den Verkehr freigegeben; 1959 folgten der Anschluss an die Bundesstraße 8 in Wiesdorf und der Abschnitt zwischen der Kalkstraße und der Straßburger Straße in Schlebusch<sup>4</sup>; das letzte Teilstück der seinerzeit „modernsten Straße Leverkusens“<sup>5</sup> - bis zur Mülheimer Straße in Schlebusch - wurde 1963 freigegeben.<sup>6</sup>

Am 15. Juli 1964 wurde das erste Teilstück des Ostrings zwischen dem Südring und dem Auerweg für den Verkehr freigegeben.<sup>7</sup> Vom Auerweg aus war über den Schlebuscher Ring, der später in Hermann-Waibel-Straße umbenannt wurde, die Gezelinallee zu erreichen. Anstelle dieses Provisoriums erfolgte später die Verlängerung des Ostrings bis zur Gezelinallee und schließlich die Einbindung in den Kreuzungsbe- reich mit der neu angelegten Herbert-Wehner-Straße und der verlängerten Gustav-Heinemann-Straße.

<sup>1</sup> in der Fassung des Entwurfs von 1956.

<sup>2</sup> siehe Först, S. 6.

<sup>3</sup> siehe Först, S. 7 und Stadt Leverkusen 1962, S. 17.

<sup>4</sup> siehe Först, S. 7 und Stadt Leverkusen 1962, S. 19.

<sup>5</sup> so die Neue Rhein-Zeitung vom 21.09.1957.

<sup>6</sup> siehe Först, S. 7.

<sup>7</sup> siehe Stadt Leverkusen 1966, S. 77.



*Der Südring im Bau (1958) - Blick in Richtung Westen; im Vordergrund die Auf- und Abfahrten an der Kalkstraße*



*Der Ostring nach der Freigabe für den Verkehr - Blick in Richtung Norden; im Vordergrund der Südring, am oberen Bildrand der Anschluss an den Auerweg*

Als Benennung des Straßenrings war beabsichtigt, den einzelnen Abschnitten - der Lage im Stadtgebiet folgend - die Bezeichnungen „Nordring“, „Ostring“, „Südring“ und „Westring“ zu geben.<sup>1</sup> Um dies vollständig zu ermöglichen, wurde 1965 der in Wiesdorf seit 1912 benannte Nordring in Albert-Einstein-Straße umbenannt.<sup>2</sup> Diese Maßnahme erwies sich allerdings später als verfrüht bzw. nicht erforderlich, weil der neue „Nordring“ nie gebaut wurde.<sup>3</sup> Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass es eine förmliche Benennung von Süd- und Ostring<sup>4</sup> nie gegeben hat; die entsprechenden Arbeitstitel wurden jeweils ohne rechtliche Legitimation allgemein verbindlich und gebräuchlich und vor Ort auch beschildert.

Am 2. Dezember 1971 wurde der Westring zwischen der Albert-Einstein-Straße in Wiesdorf und der Wupperstraße in Rheindorf dem Verkehr übergeben.<sup>5</sup> Die Führung der Trasse orientiert sich an der in einem Bogen um das Klärwerk und die Deponie in Wiesdorf verlegte Dhünn. Im Zuge der Altlastensanierung der „Dhünnaue“ und der Anlage des Neulandparks in Wiesdorf wurde der Abschnitt zwischen der Nobel- und der Albert-Einstein-Straße später eingezogen und eine neue Trasse zwischen Nobelstraße und Rheinallee nördlich des Parks angelegt.<sup>6</sup>



*Der Westring - Die ehemalige Einmündung in die Albert-Einstein-Straße*

Nach dem Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes 1960 galt der Leitplan von 1958 als „Flächennutzungsplan“ weiter. Da Leverkusen in den 1960er-Jahren „eine aktive Entwicklungsphase erlebt hat“<sup>7</sup>, wurde nach rund 12 Jahren eine Neuaufstellung erforderlich. Das Verfahren dauerte von 1970 bis 1974.<sup>8</sup> Der Flächennutzungsplan von 1974 sah die Ergänzung der seinerzeit bereits bestehenden Teile des Straßenrings<sup>9</sup> vor: Die Fortführung des Westrings in Wiesdorf war nach Süden über die Trasse der Kaiserstraße bis zur geplanten Autobahn im Süden, über die der Südring erreicht

<sup>1</sup> siehe z. B. Schaechterle u. Holdschuer, Plan 15.

<sup>2</sup> siehe Stadtarchiv Leverkusen: Bestand 1150.350 und 1350.21.

<sup>3</sup> siehe auch unten.

<sup>4</sup> etwa durch den Rat oder den Hauptausschuss der Stadt Leverkusen.

<sup>5</sup> siehe Stadt Leverkusen 1974 (II), S. 57. Die Benennung erfolgte am 17.12.1973 (siehe Stadtarchiv Leverkusen: Bestand 1151.299 und 1351.17).

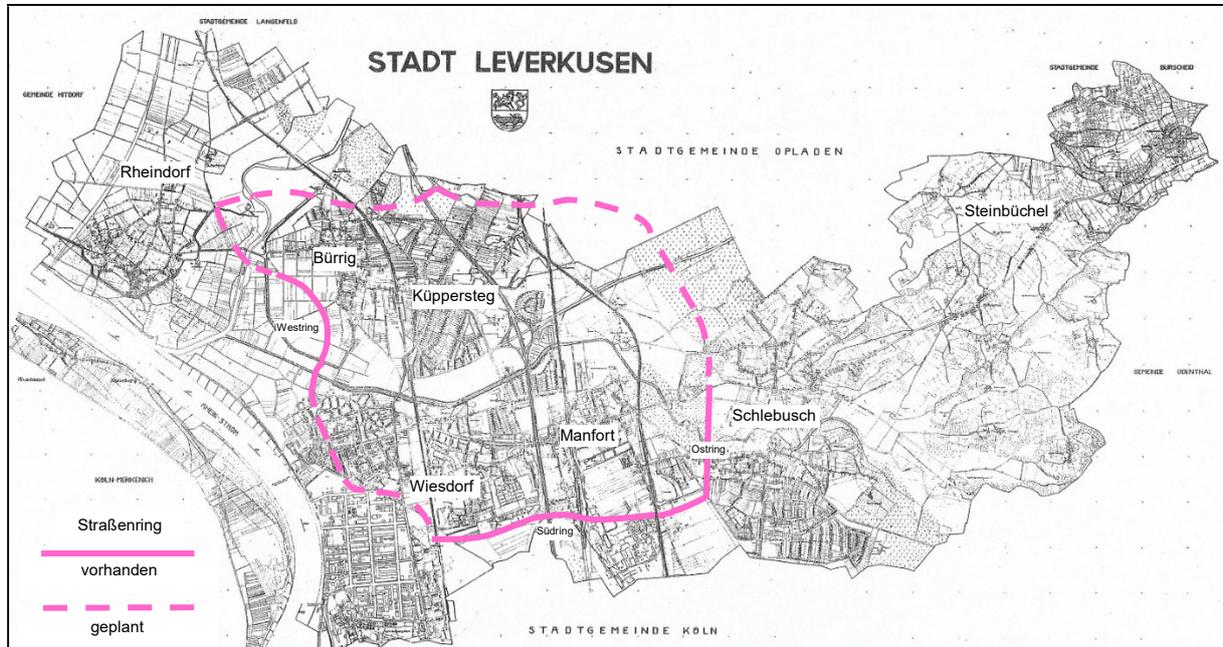
<sup>6</sup> Dieses Straßenstück erhielt ebenfalls den Namen „Westring“ (siehe Stadtarchiv Leverkusen: Bestand 1200.221 und 1400.8).

<sup>7</sup> Stadt Leverkusen 1974 (I), P. 1.0.

<sup>8</sup> siehe Stadt Leverkusen 1974 (I), P. 3.0 und Nicolini 2005, S. 484.

<sup>9</sup> siehe oben.

wurde, vorgesehen; östlich von Rheindorf sollte der Westring den Anschluss an den geplanten Nordring erhalten; der sollte nördlich der Wohnbebauung in Bürrig zur Autobahnauffahrt an der Bundesstraße 8 und weiter - wie schon von Krajewski geplant - über Opladener Stadtgebiet in einem großen Bogen durch den Bürgerbusch führen und östlich von Alkenrath auf den fertigen Abschnitt des Ostring treffen.



*Karte 4: Die Führung des geplanten Straßenrings im Flächennutzungsplan 1974*

Nach der kommunalen Neugliederung zum 1. Januar 1975, mit der die bis dahin selbstständigen Städte Leverkusen (alt), Opladen und Bergisch Neukirchen unter Eingemeindung des Monheimer Stadtteils Hitdorf zur „neuen“ Stadt Leverkusen zusammengeschlossen wurden, war der Flächennutzungsplan von 1974 nur noch bis Ende 1977 gültig. Die Neuaufstellung dauerte mehrere Jahre und wurde 1982 abgeschlossen.<sup>1</sup> Die Straßenplanung ging nun von einem „inneren Hauptverkehrsring“<sup>2</sup> aus, der mit Blick auf das neue Stadtgebiet recht eng gefasst war: Er verlief ab der Stadtteilgrenze zwischen Opladen und Küppersteg über die Bundesstraße 8 - den Europaring - in Richtung Süden nach Wiesdorf und sollte ab der Querung mit der Manforter Straße durch Weiterführung an den Südring angebunden werden. Süd- und Ostring blieben weiterhin Teile des „Hauptverkehrsring“, ebenso wie die durch den Bürgerbusch geplante Trasse der nordöstlichen Umgehung von Alkenrath. Der Westring war aber nun nicht mehr Teil des Straßenrings, sondern zählte zu einer von sieben „Hauptverkehrszellen“ zur Erschließung der außerhalb des Rings liegenden Stadtteile. Die nun nicht mehr vorrangig gesehene Bedeutung des Straßenrings und die Ausgrenzung des Westrings werden die Entscheidung zur Änderung der Straßennamen „Südring“ und „Ostring“ erleichtert haben: Im Februar 1993 wurden der Südring in Willy-Brandt-Ring<sup>3</sup> und der Ostring in Karl-Carstens-Ring<sup>4</sup> umbenannt.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> mit Auflagen, die 1983 genehmigt und bekanntgegeben wurden; siehe Stadt Leverkusen 1983, S. 1.

<sup>2</sup> siehe - auch im Folgenden - Stadt Leverkusen 1983, S. 180ff.

<sup>3</sup> nach Willy Brandt (1913 - 1992), Bundeskanzler von 1969 bis 1974.

<sup>4</sup> nach Karl Carstens (1914 - 1992), Bundespräsident von 1979 bis 1984.

<sup>5</sup> siehe Stadtarchiv Leverkusen: Bestand 1151.430 und 1351.22.



*Karte 5: Die Führung des geplanten Straßenrings im Flächennutzungsplan 1982*

Die Bonner Straße in Opladen wurde zwar nach Osten - zunächst<sup>1</sup> bis zur Borsigstraße und später als Erschließungsstraße des dortigen Gewerbegebietes bis zur Maybachstraße<sup>2</sup> - verlängert; der neue Straßenabschnitt wurde aber nicht „Nordring“, sondern „Fixheider Straße“ benannt.<sup>3</sup> Die Fortsetzung dieser Trasse durch den Bürgerbusch wurde nicht gebaut.

Der Flächennutzungsplan von 1982 war mehr als 20 Jahre lang gültig; mit dem entsprechenden Beschluss des Rates der Stadt Leverkusen im Dezember 2005 und der Bekanntmachung im März 2006 wurde er durch einen Nachfolgeplan ersetzt.<sup>4</sup> Ein „Straßenring“ wurde darin nicht mehr ausdrücklich beschrieben. Die lange Zeit projektierte „Bürgerbuschtrasse“ als ehemaliger nordöstlicher Teil des Verkehrsrings<sup>5</sup> ist nicht mehr dargestellt und somit seitdem nicht mehr Gegenstand der städtischen Planung; das Gebiet einer möglichen Trassenführung gilt allerdings als „Untersuchungsraum, der von Bebauung freizuhalten ist“<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> vierspurig.

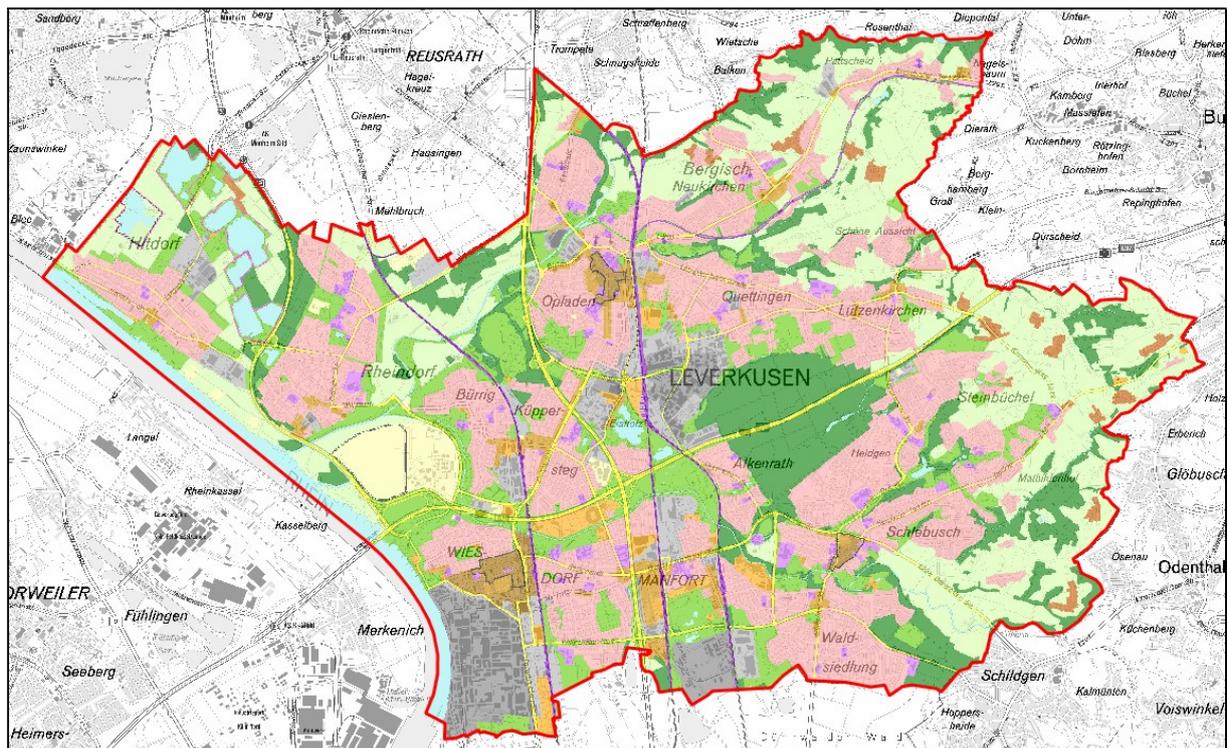
<sup>2</sup> zweispurig.

<sup>3</sup> siehe Stadtarchiv Leverkusen: Bestand 1151.377 und 1351.20 sowie 1201.210 und 1401.6.

<sup>4</sup> siehe Stadt Leverkusen (2006) bzw. 2016.

<sup>5</sup> siehe oben.

<sup>6</sup> im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB; siehe Stadt Leverkusen (2006) bzw. 2016, S. 35 bzw. 40 und Anlage, Plan 1.



*Karte 6: Der Flächennutzungsplan 2006*

So wurde der viele Jahre lang, wenn auch mit zum Teil veränderten Trassenführungen, geplante Straßenring nie vollendet. Die einheitliche, lageorientierte Namensgebung der einzelnen Abschnitte wurde 1993 durch die Umbenennung des Süd- und des Ostrings aufgegeben; einen „Nordring“ hat es innerhalb des Rings nie gegeben. Nur der Name „Westring“ blieb erhalten.

*Fotos: Sammlung Stadtarchiv*

*Karten:*

- 1: Grundlage: Stadt Leverkusen 1952, S. 7, Bearbeitung: Nicolini*
- 2: Grundlage: Stadt Leverkusen 1952, S. 7, Bearbeitung: Nicolini*
- 3: Grundlage: Stadt Leverkusen 1952, S. 7, Bearbeitung: Nicolini*
- 4: Grundlage: Stadt Leverkusen 1952, S. 7, Bearbeitung: Nicolini*
- 5: Grundlage: Stadt Leverkusen 1983, S. 180><181, Bearbeitung: Nicolini*
- 6: [www.Leverkusen.de: rathaus-service/Geoportal](http://www.Leverkusen.de:rathaus-service/Geoportal) - Flächennutzungsplan (22.02.2017)*

*Literatur/Quellen:*

*Först, M: Der Südring - wie alles anfing, in: Stadt Leverkusen - Der Oberstadtdirektor - Presse- und Verkehrsamt (Hrsg.): Leverkusen im März, Monatsjournal der Stadt Leverkusen, H. 3/89, S. 6f.*

*Krajewski, H.: Untersuchungen zum Leitplan der Stadt Leverkusen (Entwurf zum Leitplan 1956), Hrsg.: Oberstadtdirektor der Stadt Leverkusen, Leverkusen 1956*

*Neue Rhein-Zeitung vom 21.09.1957*

*Nicolini, G.: Leverkusen 1945 bis 1974, in: KulturStadtLev - Stadtarchiv (Hrsg.): Leverkusen - Geschichte einer Stadt am Rhein, Bielefeld 2005, S. 461ff.*

*Nicolini, G.: Vor 50 Jahren: Der Leverkusener Stadtrat beschließt den „Krajewski-Leitplan“, Leverkusen 2007 (www.stadtgeschichte-leverkusen.de: Kurzbericht 8/07)*

*Nicolini, G.: Kommunale Neugliederung 1975: Straßenumbenennungen, Leverkusen 2016 (www.stadtgeschichte-leverkusen.de: Kurzbericht 2/16)*

*Schaechterle, K. u. Holdschuer, G.: Generalverkehrsplan der Stadt Leverkusen - Teil 1: Individualverkehr - Verkehrsuntersuchung zur Aufstellung eines Generalverkehrsplanes für die Stadt Leverkusen, Neu-Ulm 1967*

*Stadt Leverkusen - Statistisches Amt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch der Stadt Leverkusen, 1. Jahrgang, 1951, Leverkusen 1952*

*Stadt Leverkusen - Presseamt (Hrsg.): Verwaltungsbericht der Stadt Leverkusen 1958-1960, Bergisch Gladbach 1962*

*Stadt Leverkusen - Amt für Statistik (Hrsg.): Verwaltungsbericht der Stadt Leverkusen 1962, 1963, 1964, Leverkusen 1966*

*Stadt Leverkusen - Dezernat III - Planungsamt (Hrsg.): Flächennutzungsplan 1974, Leverkusen 1974 (I) (textliche und kartographische Darstellung)*

*Stadt Leverkusen - Amt für Statistik, Wahlen und Einwohnermeldewesen (Hrsg.): Verwaltungsbericht 1974-1969, Leverkusen o. J. [1974 (II)]*

*Stadt Leverkusen - Planungsamt (Hrsg.): Flächennutzungsplan - Erläuterungsbericht und Anlagepläne, Leverkusen 1983*

*Stadt Leverkusen - Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht (Hrsg.): Flächennutzungsplan - Erläuterungsbericht (zum Ratsbeschluss vom 12.12.2005), o. O. (Leverkusen) o. J. (2006) und redaktionelle Zusammenfassung mit Änderungen, Stand 2016*

*Stadt Leverkusen - Stadtarchiv: Bestand 1150.251, 1150.350, 1151.299, 1151.377, 1151.430, 1200.221, 1201.210, 1351.17, 1351.20, 1351.22, 1400.8, 1401.6, 1350.11, 1350.21, 5161.06, 5161.14, 610.11*

*(GN 04.04.2017)*