

Wie der Opladener Bauverein die Stadtplanung beeinflusste

VON MONIKA KLEIN

OPLADEN Die Bedeutung einer vorausschauenden Stadtentwicklungsplanung zeigt sich am deutlichsten, wenn es eng wird. Bestes Beispiel ist die aktuelle Situation in der Stadtmitte, wo sich Smidt, Kronos Titan und Lanxess zu nahe gekommen sind. Heute müssen alle mit den Verhältnissen zurecht kommen, die frühere Einzelentscheidungen vorgeben. Als das heutige Stadtgebiet noch spärlich besiedelt und landwirtschaftlich genutzt war, sind auch die Weichen gestellt worden für die Planungs-Möglichkeiten des Opladener Bauvereins. Da setzte Michael D. Gutbier, Vorsitzender des Opladener Geschichtsvereins

mit seinem Vortrag über „113 Jahre Gemeinnütziger Bauverein Opladen – Ein Beitrag zur Stadtentwicklung“ an, damit seine Zuhörer in der Villa Römer die Situation zur Zeit der Gründung 1900 besser einschätzen konnten.

Er erklärte, dass der kleine Ort Opladen als Siedlungsstätte interessant wurde, sei der heutigen B8 zu verdanken, schon im Mittelalter eine wichtige Nord-Südachse, die von Köln kommend über Düsseldorf bis in die Niederlande führte. Opladen bot günstige Voraussetzungen für eine Wupperüberquerung, erst als Furt, ab 1307 per Holz- und ab 1732 über eine Steinbrücke. Hier kreuzte sie sich mit der zweiten Verkehrsachse von West nach Ost.



Michael Gutbier (links) berichtet über die Geschichte des Bauvereins. Von Anfang an war Opladen Mitglied im GBO und beeinflusste die Stadtplanung. FOTO: MISERIUS

Zwei Rittersitze, Friedenberger Hof und Ophoven, grenzten hier aneinander. Und die Franzosen, die in napoleonischer Zeit eine Verwaltung eingeführt haben, machten Opladen zur Kreisstadt. Die Einwohnerzahlen stiegen stetig mit der Ansiedlung von Industriebetrieben im 19. Jahrhundert.

Als 1900 der GBO gegründet wurde, war Opladen seit drei Jahrzehnten ein Verkehrsknotenpunkt, den vier Bahnlinien kreuzten. Betrieben von verschiedenen Gesellschaften, die ihre eigenen Bahnhöfe bauten. Das sei auch der Grund dafür, dass man heute die Bahnunterführung benutzen müsse, um zum Bahnhof zu gelangen, denn früher gab es zwei Stationen, eine der Rheini-

schen und eine der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, erklärte Gutbier. Die Bahn plante ein Ausbesserungswerk, deren erster Abschnitt 1903 eröffnet wurde. Ziel der GBO-Gründung war, möglichst schnell Wohnraum für die neu zugezogenen Arbeiter zu schaffen.

Die Einwohnerzahl hatte sich 1905 innerhalb von fünf Jahren von 4207 auf 6339 erhöht. Für Bahnbedienstete wurden 1902 die ersten 25 Häuser in der Vereinsstraße gebaut. In den 60ern wurden sie abgerissen und durch eine „moderne“ Siedlung mit Hochhaus ersetzt. In den 80ern ging man behutsamer mit renovierungsbedürftigen Häusern um, wie das Beispiel um die Mittelstraße zeigt.