

Tamms und die autogerechte Stadt



An dieser Stelle wurde bereits mehrfach über das städtebauliche Wüten des Friedrich Tamms in Düsseldorf berichtet – bis dato vor allem als historischer Rückblick. Nun hat sich die taz dankenswerterweise mit dem Thema befasst. Klaus Englert schlägt dabei den Bogen von der Karriere des Friedrich Tamms als Hitler-Protégé über die städtebauliche Philosophie des Hitler-Baumeisters Sperr für eine faschistische Nachkriegszeit bis zu

dem, was eben dieser in Düsseldorf wider jeder Vernunft immer noch verehrt Tamms angerichtet hat. Tatsächlich scheint die Idee der autogerechten Stadt eine zu sein, die im faschistischen Deutschland geboren und von Tamms u.a. in Düsseldorf realisiert wurde. Deshalb müssen die Veränderungen am Jan-Wellem-Platz (aka "Kö-Bogen") und an der Nord-Süd-Achse auch als Entnazifizierung des hiesigen Städtebaus begriffen werden.

"Der heftige Meinungsstreit, der in Düsseldorf entbrannte, als der Stadtplaner Prof. Tamms den Entwurf für die Hochstraße vorlegte, wird sich legen, wenn die Straße fertig ist. Schon im Modell war zu erkennen, wie elegant die Linienführung ist." (Quelle: Hamburger Abendblatt vom 24.09.1960)

Dieses Zitat spiegelt den Zeitgeist der frühen Sechziger wider. Als entscheidend wird Eleganz betrachtet. Wie sich Verkehrsführung und Bauwerk auf die Menschen in der Stadt auswirken, zumal die nicht motorisierten, wurde ignoriert. Eine demokratische Mitwirkung der Bürger war – ganz im Geiste des Nationalsozialismus – nicht vorgesehen. Geplant wurde a la Germania – der von Hitler gewünschten und **Speer** geplanten Welthauptstadt, die sich durch gerade Straßenzüge und Monumentalbauten auszeichnete. Tamms war es, der eine durchgängige, vollkommen autogerechte Nord-Süd-Verbindung durch Düsseldorf wollte. Entsprechend dieser menschenfeindlichen Idee ließ er monumentale Schneisen durch die Stadt schlagen.

Die Nord-Süd-Verbindung

Im Süden endeten die Fernstraßen traditionell auf Höhe des Stadtteils Wersten. Die Bahnlinie Wuppertal – Neuss bildete mitten in Bilk einen Riegel zur Innenstadt; Autos konnten diesen nur an zwei Stellen (Erasmusstraße und Merowingerstraße) überwinden. Die Unterführungen waren nicht mehr als einspurige Löcher im Bahndamm. Die Idee war, Autofahrern eine schnelle Durchquerung der Stadt zu ermöglichen. So wurde Mitte der fünfziger Jahre die vorwiegend aus Trümmerhäusern bestehende Westseite der Corneliusstraße komplett abgerissen und die Straße auf die Breite gebracht, die man heute kennt. Die Berliner Allee wurde gar quer durch ein gewachsenes, im Krieg nur nahe des Hauptbahnhofs beschädigtes, gewachsenes Viertel gesprengt. Die Folgen sind bekannt: Der von Süden (A46) kommende Verkehr quält sich durch die ständig überlastete Witzelstraße und die tote Erasmusstraße, um dann aus der Corneliusstraße die bundesweit bekannte Giftmeile zu machen.

Im Norden ließ Tamms am Nordfriedhof einen gigantischen Kreisverkehr anlegen, an den eine ebenfalls menschenfeindliche Schneise (Johannstraße, Heinrich-Erhardtstraße) anschloss, die als Verbindung zum nördlichen Zubringer diente. Quer durch das Kleingartengebiet In der Lohe wurde eine Schnellstraße gelegt, die in die ehemals stille Kaiserswerther Straße mündete. Eine weitere schwer zu überwindende Autoverbindung wurde mit der Fischerstraße angelegt, die im weiteren Verlauf als Kaiserstraße den Hofgarten in zwei Teile zerschnitt. Den Schlussstein dieses autofreundlichen und bürgerfeindlichen Plans bildete dann ebenjener Tausendfüßler, die Hochstraße, die sich über der Schadowstraße erhebt. Auch ohne die damals noch nicht bestehenden Verbindungen zur Autobahn wurde so ein Straßenzug durchgepackt, der den südlichen mit dem nördlichen Zubringer verbindet. Darunter hat Düsseldorf in den letzten rund 50 Jahren schwer gelitten.

Die Rolle der U-Bahn

Zur übergeordneten Planung von Tamms und Konsorten gehörte zwingend der Bau einer U-Bahn. Denn so wie Fußgänger und Radfahrer den Autoverkehr behindern, so bremst auch die oberirdische Straßenbahn die freie Fahrt für freie Bürger. Mit der derzeit im Bau befindlichen Wehrhahn-Linie werden also die postfaschistischen Bauphantasien des Friedrich Tamms vollendet. Dass der Bau einer U-Bahn für eine kleine Großstadt wie Düsseldorf, deren Lage den Betrieb von Straßenbahnen durchweg begünstigt, jenseits jeder Vernunft ist, haben Kritiker bereits in den sechziger Jahren vehement geäußert.

Dies allein schon aus Kostengründen. Denn die massiven Investitionen in die Tunnel der Innenstadt kam Düsseldorf in den achtziger Jahren in die Situation, die Ausgaben für soziale und Bildungseinrichtungen massiv zu kürzen. Die Grünen thematisierten diesen Umstand seinerzeit mit dem Slogan "Der U-Dax frisst uns alles weg". Der U-Dax war das Maskottchen des U-Bahn-Baus und wurde seinerzeit zu Zigtausenden an gutgläubige Bürger verkauft.

Dass die derzeitige Wehrhahnlinie auch aus verkehrstechnischen Gründen sinnlos ist, belegt folgende kleine Rechnung: Entert man am Bilk Bahnhof die Straßenbahnlinie 712, erreicht man fahrplanmäßig nach 16 Minuten den S-Bahnhof Wehrhahn. Wählt man die S-Bahn, sind es lediglich 7 Minuten. Für die vergleichbare Strecke (jeweils rund 2 km) von der Heinrich-Heine-Alle zur Philipshalle braucht die U74 8 Minuten. Mit anderen Worten: Wer schnell aus dem Süden in den Nordosten will, ist mit der S-Bahn am schnellsten. Die Fahrt mit U-Bahn brächte eine Zeitersparnis von 8 Minuten. Dafür werden aber 550 Millionen Euro ausgegeben.

Als Begründung für den sinnlosen Bau wird allgemein das Argument vorgeschoben, mit der U-Bahn könnte man Pendler in die Innenstadt vom Auto in den ÖPNV bringen. Diese Begründung hat schon bei den anderen Bauabschnitten versagt, denn die Nutzerzahlen der Rheinbahn sind nicht im erwarteten Maße gestiegen – insbesondere nicht auf der Ost-West-Verbindung aus Richtung Eller /Lierenfeld. Während der Baumaßnahmen müssen die Düsseldorfer Bürger erneut über einen Zeitraum von rund zehn Jahre massive Einschränkungen der Lebensqualität hinnehmen. Besonders im Bereich um den vor wenigen Jahren zu einem angenehmen Ort umgestalteten Kirchplatz sind die Belästigungen enorm; die Händler in den Pavillons verzeichnen seit dem Baubeginn drastische Umsatzeinbußen. Nördlich der so genannten "Düsseldorf Arkaden" – eines wenig erfolgreichen, architektonisch geradezu absurd misslungenen Shopping-Centers – werden Baucontainer über Jahre das Bild verschandeln und den Fußgängerverkehr behindern. Von den Einschränkungen im Bereich von Kasernen- und Schadowstraße sowie dem Wehrhahn ganz zu schweigen.

Kö-Bogen-Fantasien

Ein Lichtblick in dieser willigen Vollstreckung nationalsozialistischer Großmannsplanungen ist das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs zum zweiten Bauabschnitt am Kö-Bogen. Während es bei der Bebauung des Jan-Wellem-Platzes wieder nur um Baumassen und Geschoßflächenzahlen, also maximal Rendite für dubiose Investoren geht, haben sich die Sieger (Molestina / FSWLA) des anderen Wettbewerbs Gedanken darüber gemacht, wie sich das Herz der Stadt den flanierenden Bürgern öffnen kann. Auch wenn es niemand so ausgesprochen hat: Diese Pläne sind nicht mehr und nicht weniger als die Entnazifizierung der Innenstadt.

Teilen:



» Bericht von **Rainer Bartel** am **06.05.09** um 12:40 » in Kategorien: [Düsseldorf](#) » 1,623 x gelesen » 2 x kommentiert

» Schlagworte: [Albert Speer](#), [Corneliusstraße](#), [Erasmusstraße](#), [Fischerstraße](#), [Friedrich Tamms](#), [Jan-Wellem-Platz](#), [Kaiserstraße](#), [Kö-Bogen](#), [ÖPNV](#), [Speer](#), [Straßenbahn](#), [Tamms](#), [Tausendfüßler](#), [U-Bahn](#)

1. Die Nord-Süd-Schneise wird nur für die City unter die Erde gelegt.

Und dann wird eine zweite Nord-Süd-Schneise gebaut: die Ortsumgehung Oberbilk, die gerade in der Diskussion ist und die Entlastungsstraße Derendorf, mit deren Bau im Sommer begonnen wird, sollen zu einer neuen Hauptverkehrsstraße quer durch Düsseldorf werden. Zur umweltschutzgerechten Ausformung der Autostraße werden bis zu 8 Meter hohe Schallschutzwände installiert.

An der Straßenbaupolitik hat sich seit Tamms nicht viel geändert: die autogerechte Stadt bleibt das Endziel. Nur der Kontext hat sich etwas verschoben.

Dann zum Thema U-Bahn: Land und Bund haben für die Wehrhahnlinie 340.000.000 € übrig, obwohl es sich nur um das Vergraben einer bestehenden Verbindung handelt. In Essen hat das Land nicht einmal im Vergleich lumpige 8 Mio, um die Straßenbahn 109 in der Kruppgrütel zu verlängern, also eine neue ÖPNV-Verbindung zu schaffen.

Oliver Wittke sei Dank!

[Antwort]

Kommentar von AntonR. am 07.05.09 um 10:55

2. "...Entnazifizierung des hiesigen Städtebaus begriffen werden."

was für ein quatsch :-/

dann müßten auch alle innerstädtischen rheinbrücken abgerissen werden.

das ebenfalls sehr schöne rheinstadion war übrigens auch vom tamms, aber das wurde ja schon abgerissen

[Antwort]

Kommentar von kay am 03.06.10 um 11:56
