

Die Welt | 13.06.12 | Glosse

Abschied vom Tausendfüßler

Von Dankwart Guratzsch

Wanderer, kommst du nach Düsseldorf, so sei gefasst, auf ein sonderbares Gebilde auf Stelzen zu treffen, das sich durch die Innenstadt wie ein Tatzelwurm schlängelt. Mit seinen ypsilonförmigen Beinen, dem Betonpanzer und den wie Ameisen über seinen Rücken kriechenden Autos wirkt es wie ein Urweltmonster. Die Denkmalpfleger haben es deshalb unter Schutz gestellt. Und nun ist die Aufregung groß: NRW-Bauminister Harry Voigtsberger hat den Abriss des von manchen euphemistisch als "Wahrzeichen" bezeichneten Verkehrsweges verfügt.

Lott stonn (zu Hochdeutsch etwa: Lass es stehen), die Bürgerinitiative für Pflege, Hege und Gesundbeten des Ungetüms, ist entsetzt. Sie hatte noch vor wenigen Tagen den fünfzigsten Geburtstag ihres "Tausendfüßlers" (wie die ihn nennen) gefeiert. Tatsächlich gehört er in Deutschland zu den aussterbenden Arten. Wäre da nicht in Dresden noch nach der Wiedervereinigung ein letzter grausiger Nachkomme zur Welt gekommen, hätte es die urtümliche Gattung mit ihrer Generationenfolge schon nicht mehr bis ins 21. Jahrhundert geschafft.

"Hochstraßen", wie sie im Fachjargon heißen, sind Kreationen aus den lange zurückliegenden Blütejahren der "autogerechten Stadt". Sie leiten die Fahrzeuge unmittelbar an den Fenstern der städtischen Mehrfamilienhäuser vorbei und verschaffen den Anliegern den ungefilterten Genuss der von ihnen ausgesandten Abwinde und Aromen. In ihrem Schatten gedeiht kein Grashalm, ihre Stützen und Flanken bieten willkommene Projektionsflächen für farbenstrotzende Graffiti.

Tatsächlich bildeten die in den Wiederaufbaustäben eines Albert Speer entwickelten Hochstraßen einst eine zunächst plausibel erscheinende verkehrstechnische Antwort auf den anschwellenden Pkw-Verkehr. Sie sollten die Straßen wieder begehbar machen, Verbindungen abkürzen, den Verkehr beschleunigen. Heute weiß man, dass sie weder zur Ästhetik noch zur Wohnlichkeit der Städte beigetragen und die Verkehrsströme keinesfalls entlastet haben.

Düsseldorf, die nach den Kriegszerstörungen von Friedrich Tamms, einem der besten Stadtplaner Speers, planerisch neu geordnete und mit imposanten Großbrücken über den Rhein ausgestattete Stadt, verfügte ursprünglich über zwei "Tausendfüßler". Der erste musste bereits dem neuen Regierungsviertel und dem "Medienhafen" weichen. Dem zweiten wird jetzt wohl der von Daniel Libeskind gestaltete neue "Kö-Bogen" zum Verhängnis - ein rasantes, stromlinienförmiges Glasbautenensemble am oberen Ende von Düsseldorfs Pracht- und Flaniermeile.

Wenn Anfang 2013 der Abriss beginnt, bleibt den Düsseldorfern nur eines erhalten: der Verkehr. Seine Zukunft liegt dort, wo der erste Düsseldorfer, der Neandertaler, aufgespürt wurde und wo die Knochen von Dinosauriern Jahrmillionen überlebten: im Untergrund.

feuilleton@welt.de (Link: <mailto:feuilleton@welt.de>)