

**HINTERGRUND:** In mehreren Städten wurde wie in Ludwigshafen über den Abriss einer Hochstraße diskutiert – in Düsseldorf beginnt er in wenigen Monaten

## „Relikte der autogerechten Stadt“

Von unserem Redaktionsmitglied Martin Geiger

Für die einen sind sie Wahrzeichen, für die anderen Schandflecke der Stadt: die Hochstraßen. Und so scheiden sich die Geister an der Frage, ob man die beschädigte Hochstraße Nord sanieren oder abreißen soll. Bis im Frühjahr der Stadtrat entscheidet, dürfte darüber noch so manches Mal heftig diskutiert werden. In anderen Kommunen ist dagegen die Entscheidung über die Zukunft der aufgeständerten Straßen längst gefallen, wie ein Blick über die Stadtgrenzen hinaus zeigt.

Der Trend hierzulande spricht nicht für die Hochstraßen, sagt Professor Hartmut Topp. Der frühere Leiter des Instituts für Mobilität und Verkehr an der Technischen Universität Kaiserslautern hat sich mit dem Umgang mit ihnen weltweit beschäftigt und ist zu dem Ergebnis gekommen: "Man wird in Deutschland mit Sicherheit in Innenstädten keine neuen Hochstraßen mehr bauen."

Ganz im Gegenteil werde sogar bald eine aus städtebaulichen Gründen abgerissen: der "Tausendfüßler" in Düsseldorf. Seit rund zehn Jahren wird dort über das sogenannte "Kö-Bogen"-Projekt nachgedacht. Der Bau einer U-Bahn-Strecke soll dabei genutzt werden, um nicht nur Teile des Nahverkehrs im Zentrum der Stadt unter die Erde zu verbannen, sondern auch die Autos durch einen Tunnel zu führen - und so an der Oberfläche Raum für neue Plätze und eine Bebauung nach Plänen von Stararchitekt Daniel Libeskind zu schaffen.

### **Streit über "Tausendfüßler"**

Die von den Düsseldorfern "Tausendfüßler" genannte Hochstraße muss dafür abgerissen werden. Das stieß allerdings auf Widerstand bei Bürgern und Denkmalschützern. Und so gab es lange Diskussionen und erst in diesem Sommer eine abschließende Entscheidung des zuständigen Landesministers, wonach das denkmalgeschützte Bauwerk ab Anfang 2013 ausnahmsweise abgerissen werden darf.

Ein Novum ist das nicht, sagt Hartmut Topp: "In Hannover gab es viele Hochstraßen, die alle bis auf eine wieder abgerissen worden sind." Selbst die Letzte würden viele in Niedersachsens Landeshauptstadt gerne fallen sehen, was zuletzt aber an den Kosten scheiterte.

Auch in Bremen wird seit Jahren immer mal wieder über den Abriss der Hochstraße vor dem Bahnhof gesprochen. Bislang allerdings folgenlos, so Topp: "Ich glaube nicht, dass die abgerissen wird." Die gleiche Prognose gibt er für Halle ab, wo manche von einer Stadt ohne Hochstraße träumen, auf die ihnen Topp aber wenig Hoffnung machen möchte, "weil diese vor ein paar Jahren gerade erst saniert worden ist".

Die Diskussion flamme, wie in Ludwigshafen, in der Regel immer dann auf, wenn die Erneuerung einer Hochstraße anstehe, so Topp. Und dann könnten pragmatische Gründe für den Erhalt sprechen. Dennoch sagt der Verkehrsexperte: "Hochstraßen sind Relikte der autogerechten Stadt."

Sie seien immer in der Hochphase der Motorisierung gebaut worden, als das Auto als Symbol für Fortschritt und Freiheit gegolten habe, dem sich andere Bereiche unterordnen mussten. In den

1930er Jahren sei diese Entwicklung in den USA zu beobachten gewesen, in den 1960er Jahren folgte Europa. Und heutzutage würden in China zahlreiche neue Hochstraßen gebaut.

Doch im Laufe der Zeit habe sich die Einstellung gewandelt. Mit dem ersten Abriss in Portland in den 1970er Jahren habe eine Trendumkehr begonnen, die Topp heute zur Feststellung führt: "In den USA sind die Hochstraßen im Wesentlichen wieder abgerissen worden."

Auch in Deutschland hat seiner Meinung nach vor knapp zehn Jahren eine "Renaissance der Stadt" begonnen: Mehr Menschen wollten wieder dort leben, allerdings mit neuen Bedürfnissen: "Heute haben wir andere Werte. Wir wollen in der Stadt flanieren, die Urbanität erleben", sagt Topp: "Autos sollten nicht mehr die dominante Rolle spielen. Sonst kommt alles andere unter die Räder."

© Mannheimer Morgen, Donnerstag, 13.09.2012