

Kann man von Politikern Ehrlichkeit verlangen, wenn sie nicht verhindert haben, dass die Stadt über mehr als neun Jahre durch Bauarbeiten verwüstet wird und dabei mal eben knapp 800 Millionen Euro versenekt werden? Sicher nicht. Zumal die Entscheidungen ja immer von anderen gewählten Vertretern im Rat der Stadt gefällt wurden. Aber dass mal mehr als ein, zwei Grüne aufstehen und laut sagen, dass speziell der Bau der sogenannten **Wehrhahn-Linie** in fast jeder Hinsicht völliger Schwachsinn ist, scheint nicht drin zu sein. Die Kommunikationsleute der Stadt versuchen deshalb natürlich, das ganze Projekt schönzureden und den Bürgern zu suggerieren, sie hätten Vorteile davon. Städteplanerisch und verkehrstechnisch hat eine Mehrheit der Bürger sicher keinen Vorteil vom zukünftigen Betrieb der Linie. Denn um vom S-Bahnhof in Bilk zum S-Bahnhof am Wehrhahn zu kommen, wird eine beliebige S-Bahn mit einer maximalen Fahrzeit von 8 Minuten immer die schnellere Verbindung bieten. Die Straßenbahnlinie 712 kann da mit mindestens 13 Minuten nicht gegen anstinken. Und die U-Bahn? Die wird vermutlich 10, vielleicht 9 Minuten brauchen.

Ja, sagen die Fans des **U-Dax**, aber auf den Teilstrecken ist man schneller, zum Beispiel vom Graf-Adolf-Platz zur Heinrich-Heine-Allee. Als ob es auf allen Teilstrecken über maximal drei Bahnhöfe auf eine Minute ankäme! Aber die Anbindung, jammern die U-Bahn-Freunde weiter. Es war noch nie für irgendeinen Bilker eine Weltreise, in die Innenstadt zu kommen – er hatte ja die Wahl zwischen mehreren Straßenbahn- und Buslinien. Und die 712 hat es immer noch geschafft, Leute aus dem Osten der Stadt ranzuschaffen. Und selbst wenn die Pro-Argumente ernstzunehmen wären, würden sie doch nicht diese „Investition“ rechtfertigen. Auf die Bauzeit umgerechnet hat der U-Dax den Etat der Stadt nie mit weniger als 80 Millionen Euro belastet. Zum Vergleich: Für den Ausbau des Radwegenetzes sind **2015 1,3 Mio eingeplant** – und das ist eine deutliche Steigerung gegenüber den Vorjahren. Konkret: Kumuliert wird die Stadt zwischen 2008 (erstes Baujahr) und 2015 (letztes Baujahr) weniger als 5 Millionen für einen besseren Fahrradverkehr in der City ausgegeben haben.

### **Die autogerechte Stadt**

Im Licht der Stadtgeschichte nach dem Ende des zweiten Weltkriegs betrachtet, setzt der Bau der Wehrhahnlinie nur den feuchten Traum von der autogerechten Stadt fort, den der Baudezernent des Schrecken, Friedrich Tamms, den Düsseldorfer in den Fünfziger Jahren in die Hirne gewaschen hatte – gegen den Widerstand der Düsseldorfer Architekten, übrigens:

Von 1938 bis 1945 arbeitete Tamms in Albert Speers Behörde Generalbauinspektor für die

Reichshauptstadt, zugleich war er von 1942 bis 1945 Professor für Entwurf und Planung an der TH Berlin. Hitler persönlich ernannte Tamms zum Hochschulprofessor. Als Mitarbeiter der Organisation Todt realisierte Tamms für die sogenannten Führerstädte Berlin, Hamburg und Wien insgesamt acht Flakturm-Paare bestückt mit Flugabwehrkanonen (Flak), deren mittelalterliche Burganmutung Wehrhaftigkeit suggerieren sollte. Weiterhin war Tamms im Arbeitsstab für den Wiederaufbau bombenzerstörter Städte für die Städte Aachen und Lübeck zuständig. In der Endphase des Zweiten Weltkriegs nahm ihn Adolf Hitler im August 1944 in die Gottbegnadeten-Liste der wichtigsten Architekten auf,[1] was ihn von einem Kriegseinsatz, auch an der Heimatfront, befreite.

Nach dem Krieg verschlug es ihn erst nach Gartow im Landkreis Lüchow-Dannenberg, wo er erfolglos versuchte, die Professur in Berlin weiterzuführen. Auch eine von Paul Bonatz initiierte Berufung zum Stadtbaurat von Ankara, Türkei, scheiterte.

Von 1948 bis 1954 war Tamms Leiter des Stadtplanungsamtes Düsseldorf, wo seine Personalpolitik, die ehemals hochgestellte Freunde von ihm wie Helmut Hentrich, Konstanty Gutschow oder Rudolf Wolters begünstigte, den Düsseldorfer Architektenstreit verursachte. Der von Bernhard Pfau gegründete Architektenring Düsseldorf warf Tamms Bevorzugung befreundeter Architekten vor, auch wenn Tamms kein Mitglied der NSDAP war. Der Streit eskalierte, als Julius Schulte-Frohlinde, ehemaliger Architekt der Deutschen Arbeitsfront (DAF), auf Betreiben von Tamms 1952 zum Leiter des Düsseldorfer Hochbauamtes berufen wurde und das neue Rathaus in sehr traditioneller Anmutung entwarf. [Quelle: Wikipedia]

Dessen Vision war die kreuzungsfreie Nord-Süd-Achse quer durch die Innenstadt. Und er tat in seiner Zeit ALLES dafür, diese kranke Fantasie zu verwirklichen. Sichtbare Folge sind die Berliner Allee, die so vor dem Krieg nicht existierte, sowie die auf doppelte bzw. dreifache Breite gebrachten Straßen im Süden (Mecum-, Erasmus-, Corneliusstraße) und im Norden (Fischer- und Kaiserstraße) sowie die als Stadtautobahn konzipierte Danziger Straße. Die ehemals stille Witzelstraße wurde zum Highway, und an der Ecke zur Nordstraße fiel der Platz am Ausflugslokal „Luftballon“ weg. Gleichzeitig wurde der sogenannte „Lastring“ realisiert – ebenfalls durch brutale Verbreiterung und Verautoisierung von Straßen wie Kopernikusstraße, Auf'm Hennekamp und so weiter. Über diese Strecke sollte der Lastverkehr vom südlichen zum nördlichen Zubringer geleitet werden, während der Pkw-Strom gemütlich und störungsarm auf der Nord-Süd-Achse daherfließen sollte.

Folgerichtig entwarf das Tamm'sche Amt schon in den späten Fünfzigerjahren – der Umbau Düsseldorfs zur autogerechten Stadt war in vollem Gange – ein 47 Kilometer langes U-Bahn-Netz, das die Straßenbahnen komplett ersetzen sollte. Die Idee dahinter: den ÖPNV, der dem Autoverkehr im Wege war, in den Untergrund zu treiben. So wie man auch die Fußgänger an vielen Stellen unter die Erde bringen wollte – die inzwischen nicht mehr zugängliche Untertunnelung des Worringer Platzes ist da nur ein Beispiel. Und genau dieses perverse Treiben haben die Verantwortlichen im Zuge der U-Bahn-Projekte übernommen. Dies gilt gerade für die Wehrhahn-Linie, von der ausschließlich Autofahrer profitieren werden, die nun ungestört von Bahnen auf der Elisabeth- und der Friedrichstraße, auf der Kasernen- und der Breitestraße sowie auf der Schadowstraße düsen können. Wie gesagt: Das alles für knapp 800 Millionen Euro.

Um dieses geradezu absurd altmodische Projekt zu realisieren, wurde die Stadt zudem erneut durch Bauarbeiten belästigt, die im unteren Bereich der Schadowstraße und Am Wehrhahn einige Einzelhändler die Existenz kostete – und uns Bürger massenweise Nerven. Dazu dann noch der Bauwahnsinn am Kö-Bogen und am Dreischeibenhaus. Bleibt nur zu hoffen, dass uns die Stadtmütter und -väter mit weiteren Visionen verschonen – zum Beispiel mit dem Bau einer Seilbahn vom Staufenberg nach Knittkuhl. Der würde nominell der Erschließung des Geländes der Bergischen Kaserne dienen, profitieren würden davon allerdings im Wesentlichen die Investoren und Bauunternehmen. Mal wieder.