

Straßenbau fraß Geld und Raum

Seit den 50er Jahren hieß es: Freie Fahrt für die autogerechte Stadt

Von J. Boebers-Süßmann

Straßen, Straßen, Straßen - neben dem Wohnungsbau ist keine stadtplanerische Maßnahme nach 1945 so nachdrücklich verfolgt worden wie der Straßenbau.

Nach dem verheerenden Krieg sollte auch in Bochum alles anders werden. Die als „Fehler der Vergangenheit“ aufgefassten engen Gassen und überspringenden Hausfassaden der Altstadt sollten im Wiederaufbau vermieden werden. Die heraufdämmernde „neue Zeit“ erforderte neue, größere bauliche Konzepte. Vor allem für den Verkehr. Die Fixierung auf das Automobil ist vielleicht das auffälligste Merkmal auch des Bochumer Städtebaus der Wiederaufbau-Jahre.

So wurden die neuen Straßen der Innenstadt mit ihren lichten Breiten von bis zu 25 Metern überdimensioniert ausgelegt. „Nicht außer Acht gelassen werden darf, dass der Straßenverbreiterung 10 Prozent wertvollen Baulandes und damit innerstädtische Gestaltungsmöglichkeiten geopfert wurden, die heute mühevoll wieder gewonnen werden müssen“, resümierte, durchaus kritisch, der Architekt Karl Friedrich Gehse bereits 1985.

Gleichwohl galt in den 50er Jahren ein leistungsfähiges Straßengeflecht als unabdingbar für die Herstellung jener „Verbindungslinien“, die der B-Plan für die aufgelockerte Stadt mit ihren neuen Wohngebieten in den Außenbezirken vorsah. Viele Straßen existierten in ihren Grundzügen, aber das Asphaltnetz war von Trümmern bedeckt, wies Bombentrichter und über 200 000 Hektar Schadensfläche auf. Entsprechend sollten „Chancen genutzt“, neu trassiert und ausgebaut werden. Zahllose „Bereinigungen“ wurden vorgenommen; die Hauptverkehrsstraßen erhielten zum Teil neue Linienführungen („Begradigungen“), wurden von den Kreuzungen mit Eisenbahnlinien befreit.

Motor dieser Entwicklung war der explosionsartig wachsende Autoverkehr. Hatte man Mitte der 50er Jahre noch geglaubt, mit großzügig ausgelegten Straßen auszukommen, erwies sich das schon bald wieder als Trugschluss. Das neue Straßennetz geriet schon Anfang der 60er Jahre an die Grenzen seiner Belastbarkeit; ein erneuter Ausbau schien geboten. Bis in die 80er Jahre hinein wurden dann all jene Pisten trassiert, von denen wir heute noch 'was haben: die Wittener Straße ab Opel-Werk, die Universitätsstraße, der Werner Hellweg. Von der nach allen Regeln der Planungskunst ins Riesenhafte projektierten Westtangente, der ein ganzes Wohnquartier, das Heusnerviertel, zum Opfer fiel und den gigantischen Autobahnkreuzen in Altenbochum und Ümmingen ganz zu schweigen.

• Die u.a. von der Stadt aufgelegte Reihe **Stadtgespräche** befasst sich bis Juli mit dem Städtebau und der Architektur der 50er Jahre, Die nächste Veranstaltung findet am 7. Mai, 19 Uhr, im Museum statt (Eintritt frei). Thema: „Flügel und Rasterfassade - Bochumer Bauten aus der Nachkriegszeit heute“.



Das bautechnisch einwandfreie "Kleeblatt" der Zubringer von der Wittener Straße auf den Sheffieldring in Altenbochum zeigt diese Aufnahme aus den 60er Jahren. Bild: Stadt

Bochum im Wiederaufbau WAZ-Serie (Schluss)

WAZ, 1. Mai 2003