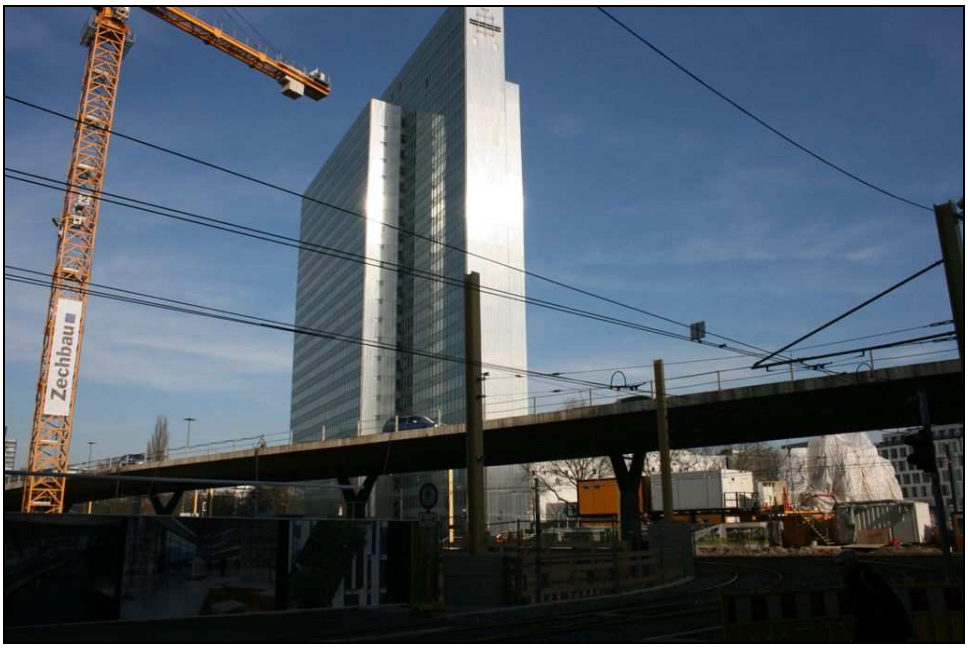
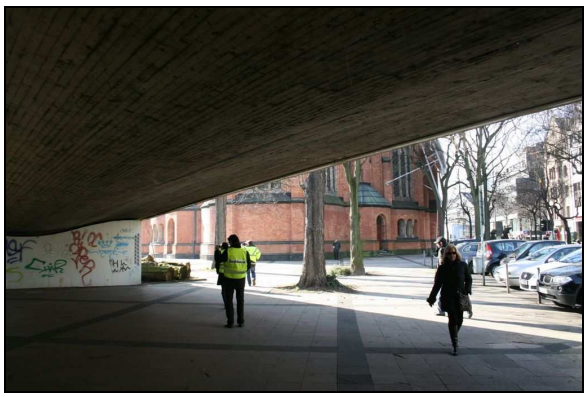
Gutachten

Düsseldorf
Hochstraße Jan-Wellem-Platz – Berliner Allee/Immermannstraße, sog. „Tausendfüßler“



„Tausendfüßler“ vor Dreischeibenhochhaus und Schauspielhaus. Foto: Dahms 9.02.11



„Tausendfüßler“ Richtung Jan-Wellem-Platz und Richtung Johannes-Kirche (Sockel). Fotos: Dahms 9.02.11

Dr. phil. Geerd Dahms, M.A.
Von der Handelskammer Hamburg öffentlich bestellter
und vereidigter Sachverständiger für Beurteilung der
Denkmalwürdigkeit von Gebäuden.
Fachgutachter für Denkmalschutz und Denkmalpflege im
Bundesverband Deutscher Sachverständiger und Fachgutachter.
Reinbeker Weg 40 – 21029 Hamburg
Tel: 040/724 34 84 – Fax: 040/41922955
Mobil: 0171/4839266
E-Mail: geerd.dahms@denkmal-gutachter.de
web: www.denkmal-gutachter.de

Auftraggeber:
Landeshauptstadt Düsseldorf
[redacted]

Auftragserteilung: 12.01.2011
Erstattung: 17.05.2011

Inhaltsverzeichnis

1. Vorbemerkung	S. 3
1.1 Auftraggeber	S. 3
1.2 Gegenstand des Auftrags	S. 3
1.3 Inhalt des Auftrags	S. 3
1.4 Zweck des Gutachtens	S. 3
1.5. Ortsbesichtigungen und Fotodokumentationen	S. 3
1.6 Verwendete Unterlagen	S. 3
1.7 Verwendete Literatur und weitere Quellen	S. 4
1.7.1 Literatur	S. 4
1.7.2 Weitere Quellen	S. 4
1.8 Mitwirkung weiterer Personen	S. 5
1.9 Datum der Beauftragung und der Erstattung	S. 5
2. Dokumentation	S. 5
2.1 Eintragung in die Denkmalliste	S. 5
2.2 Abrissantrag	S. 5
2.3 Bau-, technik- und wirtschaftsgeschichtliche Einordnung	S. 6
3. Denkmalfachliche Bewertung	S. 11
3.1 Unversehrtheit der historischen Substanz	S. 11
3.2 Kriterien nach § 2 DSchG NW	S. 13
3.2.1 Künstlerische Bedeutung	S. 13
3.2.2 Wissenschaftliche Bedeutung	S. 14
3.2.2 Städtebauliche Bedeutung	S. 15
3.3 Öffentliches Interesses	S. 16
4. Zusammenfassung	S. 18
5. Abbildungen	S. 21
6. Anhang	S. 33
6.1 Amt für Denkmalpflege: Stellungnahme zum Denkmalwert	S. 34

1. Vorbemerkungen

1.1 Auftraggeber

Auftraggeberin ist die Landeshauptstadt Düsseldorf, vertreten durch den Oberbürgermeister, dieser vertreten durch das Stadtplanungsamt, Brinkmannstr. 5, 40225 Düsseldorf.

1.2 Gegenstand des Auftrags

Gegenstand des Auftrags ist die Hochstraße Jan-Wellem-Platz – Berliner Allee/Immermannstraße, der sogenannte „Tausendfüßler“, in Düsseldorf.

1.3 Inhalt des Auftrags

Aufgabe des Sachverständigen ist die denkmalfachliche Untersuchung und Beurteilung der unter 1.2 genannten Hochstraße hinsichtlich der erfolgten Aufnahme in die Denkmalliste gemäß § 3 Denkmalschutzgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (DSchG NW). Zu untersuchen ist, ob die Voraussetzungen gem. § 2 Abs. 1 und 2 des DSchG NW vorliegen. Das Ergebnis ist in dem vorliegenden Gutachten festgehalten.

1.4 Zweck des Gutachtens

Das Gutachten wird gemäß Auskunft der Auftraggeberin zur Vorlage im Zuge der denkmalschutzrechtlichen Auseinandersetzungen wegen des beabsichtigten Abbruchs der Hochstraße dienen.

1.5 Ortsbesichtigungen und Fotodokumentationen

Die Ortsbesichtigung mit Fotodokumentation fand am 09.02.2011 in Begleitung mehrerer sachkundiger Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Auftraggeberin statt. Die Hochstraße wurde komplett begangen.

1.6 Verwendete Unterlagen

Die Auftraggeberin stellte ihre umfangreichen Unterlagen in Original oder Kopie zur Verfügung. Auch die Einsichtnahme in das „Düsseldorf-Archiv“ von Herrn Karl-Heinz Küpper wurde ermöglicht.
Die Auftraggeberin stellte auch die Pläne und Luftbildaufnahmen zu Verfügung.

1.7 Verwendete Literatur und weitere Quellen

1.7.1 Literatur

- Beyer, Erwin / Karl Lange (Hrsg.): Verkehrsbauten - Brücken, Hochstrassen, Tunnel; Entwicklungstendenzen aus Düsseldorf. Düsseldorf 1974.
- Ders. / H. Thul: Hochstraßen. Planung - Ausführung - Beispiele. Düsseldorf (2) 1967.
- Heinrich, Bert: Brücken. Vom Balken zum Bogen. (Buchreihe: „Kulturgeschichte der Naturwissenschaften und der Technik“ des Deutschen Museums) Reinbek bei Hamburg 1983.
- Kiesow, Gottfried: Denkmalpflege in Deutschland. Darmstadt (4) 2000.
- Leonhardt, Fritz: Brücken. Ästhetik und Gestaltung. Stuttgart 1982.
- Martin, Dieter J. / Michael Krautzberger (Hrsg.): Handbuch Denkmalschutz und Denkmalpflege. München (2) 2006.
- Mehlhorn, Gerhard (Hrsg.): Handbuch Brücken. Entwerfen, Konstruieren, Berechnen, Bauen und Erhalten. Berlin, Heidelberg (2) 2010

1.7.2 Weitere Quellen

- Denkmalschutzgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen.
- Der Spiegel: Spiegelonline: Flaktürme. Denkmale des Nazi-Größenwahns.
- Der Spiegel 30/198: Spannbeton: Jeder hat seine Leiche im Keller. 21.07.1980.
- „Düsseldorf-Archiv“ von Karl-Heinz Küpper: Zeitungsausschnittssammlung, Flugblätter und Fotomaterial zur Planung und zum Bau der Hochstraße und zur Neugestaltung Düsseldorfs ab 1948.
- Ingenieurbüro Grassl GmbH: Vorstudie zu erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen / Erneuerungen an der Hochstraße Jan-Wellem-Platz im Auftrag der Landeshauptstadt Düsseldorf. 04.11.2010.
- Landeshauptstadt Düsseldorf: Begründung Teil A - Städtebauliche Aspekte zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5477/125 – Kö-Bogen 2. BA – Stadtbezirk 1, Stadtteil Stadtmitte.
- Geschichtswerkstatt Düsseldorf: Der Herr der Brücken, in: www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de.
- Internationale Charta über die Konservierung und Restaurierung von Denkmälern und Ensembles (Charta von Venedig). Venedig 1964. Deutsche Übersetzung ICOMOS 1989.
- Lubitz, Jan: Architekten Portait, Friedrich Tamms 1904-1980, in: www.architekten-

portait.de/friedrich_tamms.

- Mainzer, Udo: Denkmalpflege zwischen Hofgarten und Tausendfüßler. Manuskript 2011.
- Urteile:
    - Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, 11. Senat: Urteil vom 06.02.1996; Aktenzeichen 11 A 840/94.
    - Hamburgisches Oberverwaltungsgericht 2. Senat, Urteil vom 16.05.2007, 2 Bf 298/02.
- Wikipedia: Friedrich Tamms.

1.8 Mitwirkung weiterer Personen

Bei der Erstellung des Gutachtens haben keine weiteren Personen mitgewirkt.

1.9. Datum der Beauftragung und der Erstattung

Das Gutachten wurde am 12. Januar 2011 durch die Auftraggeberin beauftragt und am 16. Mai 2011 durch den Sachverständigen erstattet.

2. Dokumentation

2.1 Eintragung in die Denkmalliste

Am 13.12.1993 erfolgte die Eintragung der Hochstraße Jan-Wellem-Platz in die Denkmalliste unter der Kategorie technische Denkmäler durch die Untere Denkmalbehörde der Landeshauptstadt Düsseldorf.[1] Bereits am 08.10.1991 hatte das Rheinische Amt für Denkmalpflege seine „Gutachterliche Stellungnahme zum Denkmalwert“ der Hochstraße vorgelegt (siehe Anhang), die als Denkmalwertbegründung Bestandteil der Denkmalliste geworden ist.[2]

2.2 Abrissantrag

Im Rahmen der umfassenden Neukonzeption der Verkehrsführung in der Düsseldorfer Innenstadt im Zuge der Bebauungsplanung Kö-Bogen ist die Verlegung des Straßenverkehrs in Tunnelbauwerke und der Abriss der Hochstraße Jan-Wellem-Platz – Berliner Allee/Immermannstraße (sog. „Tausendfüßler“) geplant. Am 11.03.2011 stellte das Amt für Verkehrs-

[1] Landeshauptstadt Düsseldorf, Institut für Denkmalschutz und Denkmalpflege – Denkmalliste.
[2] Rheinisches Amt für Denkmalpflege, Gutachterliche Stellungnahme zum Denkmalwert vom 08.10.1991.

management der Landeshauptstadt Düsseldorf daher den Antrag auf Erteilung der denkmalrechtlichen Erlaubnis zum Abriss der Hochstraße bei der Unteren Denkmalschutzbehörde.[3]

2.3 Bau-, technik- und stadtgeschichtliche Einordnung

Die Planung und der Bau der Hochstraße waren Bestandteil der Neugestaltung der Verkehrswege in Düsseldorf in der Zeit des Wiederaufbaus nach den Zerstörungen durch den Zweiten Weltkrieg. Im Zuge der Nord-Süd-Verbindung, mit dem Durchbruch der Berliner Allee als Parallelstraße zur Königsallee, war die Frage zu klären, wie die Verkehrsführung im Bereich der kreuzenden Schadowstraße, des neu anzulegenden Jan-Wellem-Platzes und im Bereich des Hofgartens umzusetzen sei. Als Alternative zu der Hochstraßenplanung standen in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre die Tunnellösung und die Verlagerung des Verkehrs in einen offenen Geländeeinschnitt zur Diskussion und zur Entscheidung. Nach Ermittlung der zu erwartenden Kosten sprach sich die Mehrheit der Ratsmitglieder der Stadt 1959 für die günstigste Lösung, die Hochstraße, aus. Nach erheblichen Protesten aus der Bürgerschaft, bei denen es – hauptsächlich aufgrund der erheblichen Eingriffe in den Hofgarten und die Landskrone – sowohl zu mehreren Eingaben als auch zu einer Großkundgebung mit 10.000 Menschen kam, wurde schließlich eine allerdings nur leichte Änderung bei der Ausführung des Bauwerks erreicht.[4] Am 5. Mai 1960 hatte sich eine Mehrheit innerhalb des Rates der Stadt endgültig für die umstrittene Hochstraßenlösung ausgesprochen. Ein Hauptargument gegen den „Tausendfüßler“ war: „Die Hochstraße bedeutet die Zerschneidung der Innenstadt und die Aufrichtung einer Barriere.“, wie es einer der Ratsherren vor der Abstimmung formulierte.[5] Weiter hieß es: „Dem Menschen muß der Vorzug vor dem technischen Verkehr eingeräumt werden.“ Demgegenüber war das Hauptargument der zustimmenden Ratsmehrheit bereits in der Ratssitzung im Juni 1959 mehrheitsfähig gewesen: „Die SPD stimmt dem Plan zu, weil er am schnellsten zu realisieren, weil er am billigsten ist und weil er die besten Möglichkeiten offenläßt, sich in späteren Zeiten neuen Gegebenheiten anzupassen.“[6] Hierzu resümierten die Düsseldorfer Nachrichten: „Die Schlacht um den Jan-Wellem-Platz ist

[3] Amt für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf, Antrag auf Erteilung der denkmalrechtlichen Erlaubnis zum Abriss der Hochstraße Jan-Wellem-Platz – Berliner Allee/Immermannstraße (sog. „Tausendfüßler“), vom 11.03.2011.

[4] Mainzer, Udo: Denkmalpflege zwischen Hofgarten und Tausendfüßler. Manuskript 2011. S. 2. Sowie: AGD – Aktionsgesellschaft Düsseldorfer Heimat - und Bürgervereine: Bürgerveranstaltung zum Thema Kö-Bogen/Hofgarten-Bepflanzung am 24.02.2011. Hier: zeitgenössische Flugblätter und Zeitungsbericht (1960-61).

[5] Düsseldorf-Archiv. Düsseldorfer Nachrichten, 6.5.1960.

[6] Ebd.: Dieselben, 26.06.1959.

geschlagen, und die Vertreter jener weiten Bevölkerungskreise, denen mit uns das Stadtbild mehr am Herzen lag, als die Eile, haben die Schlacht verloren.“[7]

Am 5. Januar 1961 wurde mit den Bauarbeiten begonnen und am 6. Mai 1962 konnte der „Tausendfüßler“ dem Verkehr übergeben werden.[8] Die Länge der dreispurigen Hauptbrücke beträgt 255 Meter bis zum Abzweigpunkt, die Breite 12,90 Meter.[9] Der Abzweig zur Berliner Allee weist eine Länge von 135 Meter, zur Immermannstraße 145 Meter, bei einer Breite von jeweils 9,90 Meter, auf.[10] Während die dreispurige Hauptbrücke einen doppelbauchigen Querschnitt mit regelmäßigen Aussteifungen durch Querträger aufweist, sind die Abzweige mit einem einfachen Wellenquerschnitt weitergeführt (Abb. 1). Die Hauptbrücke wird von Y-förmigen Stahlstützen, die Abzweige von trapezförmigen Stahlstützen unterfangen. Die Lagerung erfolgt auf Rollenlagern und den durch das Landesamt für Denkmalpflege besonders herausgestellten Neotopflagern, wie sie bereits mehrfach in dieser Zeit bei Hochstraßen, auch in Düsseldorf, verwendet wurden. Hier wäre zum Beispiel die ebenfalls von Tamms geplante und weitgehend vom selben Team 1959-60 im ersten Bauabschnitt mit einer Gesamtlänge368 Meter (Abzweig 65 Meter) und einer Breite von 9,9-14 Meter errichtete Pariser Hochstraße zu nennen[11], außerdem die zur selben Zeit und ebenfalls mit demselben Team gebaute 292 Meter lange und 12 Meter breite Hochstraße Werstener Feld.[12] Daneben ist noch die ebenfalls von Tamms geplante, 1959 dem Verkehr übergebene Heerdter-Hochstraße zu nennen.[13] Sowohl die von Tamms geplanten und 1966-67 errichteten links-rheinischen Rampen der Kniebrücke als auch die 1967-69 errichteten rechts-rheinischen Rampen sind bereits mit Neotopfgleitlagern ausgestattet.[14]
Der Überbau des „Tausendfüßlers“ ist in Spannbeton ausgeführt, an der Unter- und an der Oberseite wurde zur Flächenbewehrung Baustahlgewebe eingelegt.[15]

Die Errichtung der Hochstraße erfolgte unter Einhaltung äußerster Sparsamkeit bei der Verwendung des Baumaterials. So waren die Stützen „so schlank wie nur möglich bemessen“,

---

[7] Ebd.
[8] Ebd. Dieselben, 5.5.1962.
[9] Ingenieurbüro Grassl GmbH: Vorstudie zu erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen / Erneuerungen an der Hochstraße Jan-Wellem-Platz im Auftrag der Landeshauptstadt Düsseldorf. 04.11.2010. S. 3.
[10] Ebd. S. 4. Hieraus und durch Augenschein die weiteren Informationen, wenn nicht anders vermerkt.
[11] Beyer, Erwin / H. Thul: Hochstraßen. Planung - Ausführung - Beispiele. Düsseldorf (2) 1967. S. 63, 176.
[12] Ebd. S. 66 f.
[13] www.buergerverein-heerdt.de/historisches.
[14] Beyer, Erwin / H. Thul: Hochstraßen. Planung - Ausführung - Beispiele. Düsseldorf (2) 1967. S. 126, 148.
[15] Beyer, Erwin / Karl Lange (Hrsg.): Verkehrsbauten - Brücken, Hochstrassen, Tunnel; Entwicklungstendenzen aus Düsseldorf. Düsseldorf 1974. S. 124.

es herrschte eine „Reduzierung der Massen auf das äußerste“ vor, wie der damalige Berater Prof. Dr. Ing. Fritz Leonhardt feststellte.[16] In der folgenden Zeit ist immer wieder die „Leichtigkeit“ des Bauwerks hervorgehoben worden. Heute stellt diese extrem sparsame Verwendung der konstruktiven Baustoffe Stahl und Beton ein erhebliches Problem für den Bestand dar. So resümiert das beratende Ingenieurbüro für Bauwesen Grassl in seiner Vorstudie zu den erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen und Erneuerungen an der Hochstraße: „Eine Nachrechnung des Bauwerks nach den zur Zeit geltenden DIN-Fachberichten unter Berücksichtigung der dem heutigen Verkehrsaufkommen angepassten Verkehrslasten würde bei weitem nicht bestehen.“[17]

Die geschichtliche Bedeutung erhält das Bauwerk durch seinen Planer Friedrich Tamms.[18] Als einer der herausragenden Architekten in der Zeit des Nationalsozialismus hat sich der von Adolf Hitler zum Professor ernannte Tamms an der Seite von Albert Speer und als führender Mitarbeiter der Organisation Todt bereits früh einen Namen gemacht. Neben seinen Entwürfen für die NS-Stadt „Germania“ und der Ausführung von verschiedenen Flakbunkerbauten in den „Führerstädten“ war Tamms zuständig für die Brückenbauten der neu entstehenden Reichsautobahnen. Nach dem Krieg waren ihm aus politischen Gründen zunächst verschiedene Tätigkeiten verwehrt worden. Ab 1948 leitete er dann den Wiederaufbau in Düsseldorf, wurde Beigeordneter, ab 1960 Dezernent für Bauwesen der Stadt Düsseldorf. Hier setzte Tamms konsequent und gegen alle Widerstände sein Leitbild der autogerechten Stadt durch. In dieses Konzept fällt auch der „Tausendfüßler“, der die Stadt an dieser zentralen Stelle autogerecht zerteilt.
Durch seine Bevorzugung von Architekten aus der Zeit des Nationalsozialismus, wie Julius Schulte-Frohlinde, löste Tamms in den 1950er Jahren den „Düsseldorfer Architekturstreit“ aus. Anderseits wirkte er in Düsseldorf als Wegbereiter der Nachkriegsmoderne. Die Bedeutung, die der Architekt Tamms für einen Teil der deutschen Architekturgeschichte und die Stadt Düsseldorf unzweifelhaft hat, spiegelt sich in seinen Bauten wider. So auch im „Tausendfüßler“, der allerdings nicht sein erstes Brückenbauwerk in Düsseldorf war oder blieb. Die Hochstraße reiht sich nahtlos in die zahlreichen Brückenbauten, die er im Rahmen des neuen Straßenkonzeptes entwarf und errichtete, ein. Als die bedeutendsten

[16] Leonhardt, Fritz: Brücken. Ästhetik und Gestaltung. Stuttgart 1982. S. 136.
[17] Ingenieurbüro Grassl GmbH: Vorstudie zu erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen / Erneuerungen an der Hochstraße Jan-Wellem-Platz im Auftrag der Landeshauptstadt Düsseldorf. 04.11.2010. S. 7.
[18] Die Informationen zu Friedrich Tamms stammen aus: Lubitz, Jan: Architekten Portait, Friedrich Tamms 1904-1980, in: www.architekten-portait.de/friedrich_tamms; sowie: Geschichtswerkstatt Düsseldorf: Der Herr der Brücken, in: www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de; sowie: www.wikipedia.de/Friedrich Tamms.

Brückenbauwerke Tamms gelten allerdings die drei „Mitglieder“ der sogenannte „Brücken-familie“, die mitten in der Stadt den Rhein queren. Sie nehmen, ab 1955 errichtet, eine zentrale Position im Werk Tamms ein und zählen zu den Höhepunkten der modernen Brückenbaukunst in Deutschland. Als weitere bedeutende Brücken im Gesamtwerk Tamms gelten beispielsweise die 1937 errichteten Autobahnbrücken Berliner Ring und Eisenberg sowie die 1935-37 erbaute Autobahnbrücke Saaletal bei Jena.

Darüber hinaus stellt der „Tausendfüßler“ nicht eine der ersten Spannbetonbrücken in Deutschland dar. Die erste Spannbetonbrücke in Deutschland wurde, nach Vorläufern in den 1920er Jahren, 1935-37 bei Aue errichtet.[19] Im heutigen Nordrhein-Westfalen baute die Firma Dyckerhoff & Widmann bei Oelde im Münsterland die erste Spannbetonbrücke im Jahr 1938.[20] Nach 1945 wurde der Spannbeton zum Regelbaustoff im Brückenbau.[21] Allein in den 30 Jahren zwischen 1950 und 1980 wurden in den damaligen Grenzen der Bundesrepublik Deutschland 25.000 Spannbetonbrücken errichtet.[22] So wurde die zerstörte Nibelungenbrücke (Rhein bei Worms) 1951-52 durch eine Spannbetonbrücke im freien Vorbau ersetzt.[23] Auch die Balduinbrücke (Mosel bei Koblenz) konnte 1952-53 im selben Verfahren errichtet werden.[24] 1955-57 wurde die Hochstraße Unkelstein am Rhein ausgeführt.[25] In Hannover wurden 1958-59 die Hochstraße Fischerstraße und im selben Zeitraum die Hochstraße Döhren errichtet.[26] Ebenfalls 1958-59 wurde in Bonn die dortige Hochstraße, ebenfalls „Tausendfüßler“ genannt, gebaut.[27] 1958-60 konnte die schwungvolle Hochstraße der Autobahneinführung Freimann, München, ausgeführt werden.[28]
Mit der Bauzeit 1959-60 – wie die übrigen aufgeführten Hochstraßen damit ebenfalls eindeutig vor dem Baubeginn des Düsseldorfer „Tausendfüßlers“ – finden wir bereits eine

[19] Mehlhorn, Gerhard (Hrsg.): Handbuch Brücken. Entwerfen, Konstruieren, Berechnen, Bauen und Erhalten. Berlin, Heidelberg (2) 2010. S. 85.
[20] Ebd. S. 84.
[21] Heinrich, Bert: Brücken. Vom Balken zum Bogen. (Buchreihe: „Kulturgeschichte der Naturwissenschaften und der Technik“ des Deutschen Museums) Reinbek bei Hamburg 1983. S. 244 ff. Auch: 209 f.
[22] Der Spiegel 30/198: Spannbeton: Jeder hat seine Leiche im Keller. 21.07.1980.
[23] Heinrich, Bert: Brücken. Vom Balken zum Bogen. (Buchreihe: „Kulturgeschichte der Naturwissenschaften und der Technik“ des Deutschen Museums) Reinbek bei Hamburg 1983. S. 244.
[24] Ebd. S. 247.
[25] Beyer, Erwin / H. Thul: Hochstraßen. Planung - Ausführung - Beispiele. Düsseldorf (2) 1967. S. 138, 62.
[26] Ebd. S. 61, 182.
[27] Ebd. S. 146, 62.
[28] Ebd. S. 122, 62.

konstruktionsähnliche Hochstraße mit doppelbauchigem Querschnitt mit regelmäßigen Aussteifungen durch Querträger in Berlin Wilmersdorf (Schmargendorf).[29]
Als Vorgänger des „Tausendfüßlers“ können in Düsseldorf unter anderem die von Tamms unter Hinzuziehung derselben Fachleute und Ausführenden geplanten und errichteten Hochstraßen Uerdinger Straße (1955-56), Benediktusstraße (1958-59), Prinzenallee (1958-59), Werstener Feld (1959-60) und Pariser Straße (1959-60) angeführt werden.[30] Auch nach dem Bau des „Tausendfüßlers“ ließ Tamms noch fünf weitere Hochstraßen aus Spannbeton in Düsseldorf errichten, sie alle erhielten im übrigen Neotopf- oder Neotopfgleitlager.[31]
Somit stellt der Düsseldorfer „Tausendfüßler“ keineswegs eine herausragende stadt-, wirtschafts-, bau- oder technikgeschichtliche Besonderheit dar. Es handelt sich bei der Hochstraße um eine der vielen tausend Nachkriegsbrücken aus Spannbeton und eine von 14 Hochstraßen in Düsseldorf, die seit 1955 von Tamms geplant und errichtet wurden.[32]
Insgesamt ließ Tamms zwischen 1950 und 1975, somit auch nach seinem Ausscheiden aus dem Stadtplanungsamt 1969, dann als freischaffender Architekt, 62 Brücken in der Landeshauptstadt errichten.[33] Bau und Betrieb eines Teils dieser Brücken erfolgte aus heutiger Sicht unter herabgesetzten technischen Anforderungen, da erheblich an Baumaterial gespart wurde. Die von Tamms jeweils hinzugezogenen Gutachter, Prüfingenieure und bauausführenden Firmen waren häufig identisch, somit war eine überall gleiche Vorgehensweise, Planung und Umsetzung gewährleistet.

Bereits in den 1970er Jahren stellten sich erste größere Schäden an Spannbetonbauwerken in der Bundesrepublik ein. Es kam zum Einsturz (z.B. Berliner Kongresshalle), zur Sperrung und zum Abriss von Gebäuden und Brücken (z.B. Schmargendorfer Doppelbrücke). Allein im Bereich des Landschaftsverbandes Rheinland wurden zwischen 1977 und 1980 an 49 Spannbetonbrücken „Risse von bedenklicher Größe“ festgestellt.[34] Bei den Düsseldorfer Hochstraßen Prinzenallee und Pariser Straße waren „die Spannstäbe reihenweise angerostet oder gerissen“. Ursachen waren u. a. die jahrelange Verwendung von Streusalz, die

[29] Beyer, Erwin / Karl Lange (Hrsg.): Verkehrsbauten - Brücken, Hochstrassen, Tunnel; Entwicklungstendenzen aus Düsseldorf. Düsseldorf 1974. S. 124. Sowie: Ders. Beyer, Erwin / Karl Lange (Hrsg.): Verkehrsbauten - Brücken, Hochstrassen, Tunnel; Entwicklungstendenzen aus Düsseldorf. Düsseldorf 1974. S. 120, 62.
[30] Beyer, Erwin / H. Thul: Hochstraßen. Planung - Ausführung - Beispiele. Düsseldorf (2) 1967. S. 66 f., 176. Sowie: Beyer, Erwin / Karl Lange (Hrsg.): Verkehrsbauten - Brücken, Hochstrassen, Tunnel; Entwicklungstendenzen aus Düsseldorf. Düsseldorf 1974. S. 230.
[31] Beyer, Erwin / Karl Lange (Hrsg.): Verkehrsbauten - Brücken, Hochstrassen, Tunnel; Entwicklungstendenzen aus Düsseldorf. Düsseldorf 1974. S. 232 f.
[32] Ebd. S. 232 ff.
[33] Ebd.
[34] Der Spiegel 30/198: Spannbeton: Jeder hat seine Leiche im Keller. 21.07.1980. Hieraus auch das folgende Zitat und die folgende Information.

bauzeitliche Nichtberücksichtigung der erheblichen Temperaturunterschiede zwischen Ober- und Unterseite der Brücken und das Sparen an der Bewehrung. So entstanden Risse und die zersetzende Korrosion. Wie sich diese bauweise- und materialbedingten Schäden auf den „Tausendfüßler“ ausgewirkt haben wird im folgenden Punkt dargestellt.

3. Denkmalfachliche Bewertung

3.1 Unversehrtheit der historischen Substanz und Instandsetzung

Grundvoraussetzung, um überhaupt eine Unterschutzstellung in Erwägung zu ziehen, ist die weitestgehende Unversehrtheit des Schutzgutes in seiner historischen Substanz, danach kann erwogen werden, ob eine oder mehrere der Kriterien des § 2 DSchG NW erfüllt werden. Eine diesbezügliche gründliche Betrachtung, insbesondere die Untersuchung hinsichtlich der durchgreifenden Schäden[35] und den damit in Zusammenhang stehenden unerlässlichen Überarbeitungen, ist seitens des Landesamtes für Denkmalschutz offenbar weitestgehend unterblieben. Dies ist vermutlich dem Umstand geschuldet, dass das Bauwerk bereits 1993 unter Schutz gestellt worden ist. Die Tatsache, dass in der Zwischenzeit erhebliche Bauschäden aufgetreten sind, deren Beseitigung zur Verfremdung oder Entfernung wesentlicher Teile des Bauwerks führen würden, ist dem Denkmalwert in erheblichem Maße abträglich. So schreibt das 2010 mit der Untersuchung und der Vorstudie zu erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen/Erneuerungen an der Hochstraße betraute Ingenieurbüro Grassl, das bereits vor 50 Jahren mit dem Entwurf, der Bauwerksprüfung und der statisch-konstruktiven Prüfung des damaligen Neubaus des Tausendfüßlers beauftragt war, dass eine Instandsetzung bzw. Erneuerung zwar grundsätzlich durchgeführt werden könne, es müsse „jedoch in erheblichem Umfang in das Tragsystem und das optische Erscheinungsbild der Hochstraße Jan-Wellem-Platz eingegriffen“ werden.[36] Es werde insbesondere durch die folgenden Maßnahmen zur Beseitigung der vor Ort festgestellten erheblichen Schäden zu Auswirkungen kommen: Verbreiterung des Überbaus, signifikante Änderungen der Untersicht, neue Kappen, Vergrößerung des Seitenansichtsbandes, neue Leiteinrichtungen, neue Geländer, durch Betoninstandsetzung Beeinträchtigung der Betonsichtflächen.[37] Außerdem wird es vorbehaltlich weiterer technischer Ausarbeitungen zur Modifikation der Stützen und der Querscheiben sowie zu zusätzlichen externen Längsvorspannungen kommen, darüber

[35] Vergleiche hierzu: Ingenieurbüro Grassl GmbH: Vorstudie zu erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen / Erneuerungen an der Hochstraße Jan-Wellem-Platz im Auftrag der Landeshauptstadt Düsseldorf. 04.11.2010.
[36] Ebd. S. 17, oben.
[37] Ebd. S. 17, hieraus auch die folgende Information und das folgende Zitat. Sowie: Ebd. S. 12.

hinaus müssten die stark korrodierten und auslaufenden (Austritt der Topfmasse) Neotopflager ausgetauscht und der Überbau abgedichtet werden. Weiter wird in der Vorstudie die Frage aufgeworfen, ob nicht der alte Überbau durch einen komplett neuen Überbau ersetzt werden solle. Es könne ebenfalls erforderlich werden, „die Lager, Stützen und Gründungen“ zu verstärken.

Die festgestellten substantiellen Schäden und insbesondere die damit zwangsläufig verbundenen erheblichen baulichen und optischen Veränderungen werden sich auf die Erscheinung und Substanz der Hochbrücke besonders schwerwiegend auswirken.
Der Verfasser konnte sich während des Ortstermins und der Begehungen der Brücke durch Augenschein von dem Zustand überzeugen. Hiervon legt neben der erfolgten Beschreibung die angefertigte Fotodokumentation im Anhang Zeugnis ab.

Es soll hier nicht untersucht werden, ob es technisch möglich wäre, einen Neubau oder Teilneubau wie das alte Vorbild aussehen zu lassen, da historisierende Ergebnisse einer baulichen Maßnahme nach den allgemeingültigen Grundsätzen der Denkmalpflege einem Denkmal nicht angemessen sind.[38] Sie widersprechen auch der Genehmigungspraxis der deutschen Denkmalämter.
Somit ist hier schon aufgrund der zu erwartenden tiefgreifenden Veränderungen, die erforderlich sind, um eine Verkehrssicherheit aufrechtzuerhalten, eine Denkmalwürdigkeit nicht mehr gegeben.
Hierzu hat u. a. das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen eindeutig entschieden: Das öffentliche Erhaltungsinteresse besteht nicht, „wenn die zum Erhalt eines denkmalwerten Zustandes notwendige Erneuerung im wesentlichen zum Verlust der historischen Substanz und damit zum Identitätsverlust des Gebäudes führen wird“, und weiter: „Ein derartiges Gebäude ist kein Baudenkmal.“[39] Ein öffentliches Erhaltungsinteresse scheidet somit dann aus, wenn das Bauwerk nicht mehr unter Wahrung seiner Identität erhalten, sondern nur noch als eine Kopie des Originals zu rekonstruieren ist.[40] Dieser Tatbestand liegt hier eindeutig vor.

[38] Vergleiche hierzu unter anderem die Charta von Venedig.
[39] Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, 11. Senat: Urteil vom 06.02.1996; Aktenzeichen 11 A 840/94.
[40] Hierzu haben außer dem OVG Münster unter anderem der Verwaltungsgerichtshof (VGH) Kassel und der VGH Mannheim mehrfach entschieden, auch das VG Potsdam hat hierzu entschieden.

3.2 Kriterien nach § 2 DSchG NW

Ein Baudenkmal muss zumindest eines der Kriterien nach § 2 (1) DSchG NW erfüllen, um überhaupt denkmalfähig zu sein. „Ein öffentliches Interesse besteht, wenn die Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen.“[41]

In der „Gutachterlichen Stellungnahme zum Denkmalwert“ des Landesamtes für Denkmalpflege vom 08.10.1991 wird angeführt, dass künstlerische, wissenschaftliche und städtebauliche Gründe für die Erhaltung vorliegen.[42] Die Begründung erfolgt aber nicht in Form einer übersichtlichen Zuordnung zu diesen Kriterien, sondern als Fließtext mit Schwerpunkt auf der geschichtlichen Entwicklung.
Zu Recht ist das Kriterium der volkskundlichen Bedeutung nicht angeführt worden. Es trifft überdies auch nicht zu. Daher werden im Folgenden nur die tatsächlich angeführten Kriterien untersucht. Die geschichtliche Einordnung erfolgte in dem vorliegenden Sachverständigengutachten bereits unter Punkt 2.3.

3.2.1 Künstlerische Bedeutung

Eine künstlerische Bedeutung im Sinne des § 2 Abs. 1 DSchG NW liegt vor, wenn die bauliche Anlage das ästhetische Empfinden in besonderem Maße anspricht. Die Tatsache, dass die Hochbrücke im städtebaulichen Kontext gesehen werden muss und auch kaum anders gesehen werden kann, lässt ihre in Teilbereichen durchaus vorhandenen ansprechenden baulichen Zitate der 1950er Jahre (schwungvolle Abzweige, Doppelbauchigkeit der Unterseite) in den Hintergrund treten und stattdessen die eklatante Störung der künstlerisch bedeutenden Baudenkmäler der Umgebung (Dreischeibenhochhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche) dominant in den Vordergrund treten. Das Merkmal der künstlerischen Bedeutung stellt auf die ästhetische bzw. gestalterische Qualität eines Bauwerks ab. Der „Tausendfüßler“ verletzt diese Qualitäten bei den genannten Baudenkmälern erheblich, ohne dass eine angebliche „Leichtigkeit“ oder gar „Eleganz“, wie sie vom Landesamt für Denkmalpflege behauptet wird, vor Ort erfahrbar ist.[43] Die Übertragung dieser Attribute auf die im städtebaulichen Zusammenhang wuchtig und störend wirkende Spannbetonbrücke, ist

[41] DSchG NW § 2 (1).
[42] wie Anmerkung 2. S. 22.
[43] Ebd.

unangemessen. Eine solche Zuschreibung kann nur in einem aus dem tatsächlichen Umfeld gerissenen Vergleich verschiedener Brücken, die darüber hinaus zu den besonders materialreichen Exemplaren gehören müssten, und der Gegenüberstellung ohne städtebaulichen Zusammenhang funktionieren. Ein Bauwerk muss aber in der denkmalpflegerischen Praxis immer im städtebaulichen Kontext gesehen werden. In der Theorie ist eine separierende Betrachtung natürlich durchaus möglich, denn bei der Beurteilung der künstlerischen Bedeutung eines Baudenkmals ist seine gestalterische Qualität zu anderen Bauten der gleichen Stilepoche in Beziehung zu setzen. Soll das Bauwerk dann eine Schutzwürdigkeit innehaben, muss es einen exemplarischen Charakter für eine bestimmte Stilrichtung oder das Werk eines Künstlers haben und unter anderen Gebäuden dieser Art herausragen. Wie in Punkt 2.3 beschrieben, reiht sich der „Tausendfüßler“ in die Vielzahl der anderen Brücken und Hochstraßen derselben Zeit ein und bildet *eines*, aber kein besonders herausragendes Beispiel für diese Bauten. Keinesfalls ist das Bauwerk dabei von überregionaler Bedeutung. Im Werk des Planers Tamms nimmt die Hochstraße ebenfalls *einen* Platz unter vielen anderen Brücken ein, die er insbesondere in Düsseldorf umgesetzt hat.
Künstlerische Bedeutung kann schließlich auch dann vorliegen, wenn sich Form und Funktion eines Bauwerks in besonders gelungener Weise entsprechen. Dies ist hier eindeutig nicht der Fall, den gerade die an Material sparsame äußere Erscheinung des Bauwerks, die, wie weiter oben gezeigt, gerne mit „Leichtigkeit“ in Verbindung gebracht wird, steht im klaren Widerspruch zu seiner Nutzung für den eher „schweren“ Verkehr. Wie bereits unter 3.1 beschrieben, hat die verhältnismäßig leichte Bauweise der Hochbrücke nicht unwesentlich zu ihrem heutigen schlechten baulichen Zustand beigetragen.

Mit der Wahl des Baustoffes Beton in Verbindung mit Stahl reiht sich dieses Gebäude nahtlos in die Vielzahl der Nachkriegsgebäude ein, die durch den Einsatz dieser Baustoffe oder die Montage fabrikmäßig vorgefertigter Bauteile einen teils dramatischen Qualitätsverlust der Bauwerke verursacht haben.
Keinesfalls spricht die bauliche Anlage das ästhetische Empfinden in besonderem Maße an. Eine besondere künstlerische Bedeutung liegt dementsprechend nicht vor.

3.2.2 Wissenschaftliche Bedeutung

Wissenschaftliche Bedeutung im Sinne des § 2 Abs. 1 DSchG NW liegt vor, wenn die Beschaffenheit eines Gebäudes für die historische, kunsthistorische oder architektur-

geschichtliche Forschung von besonderer Bedeutung ist. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn sich ein Gebäude in überragender Weise zur Erforschung eines kunstgeschichtlichen Zeitalters eignet. Angesichts der prinzipiellen Unbegrenztheit wissenschaftlicher Fragestellungen und Forschungsgegenstände genügt es allerdings nicht, dass ein Gebäude nur Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen sein könnte. Wissenschaftliche Bedeutung im Sinne des DSchG NW setzt vielmehr ein hinreichend konkretisiertes, beispielsweise durch ein konkretes Forschungsvorhaben belegtes, wissenschaftliches Interesse voraus. Dies ist hier nicht der Fall, denn die Hochbrücke ist nicht Gegenstand eines wissenschaftlichen Forschungsinteresses und eignet sich nicht zur Erforschung eines künstlerischen Zeitalters. Der Verweis auf das Widerspiegeln eines „zeittypische(n) Konzept(s)“[44] reicht nicht aus, um das Kriterium des Gesetzes zu erfüllen. Über den Verweis auf das Typische hinaus muss das Bauwerk Konstruktionsmerkmale aufweisen, die z. B. eine modellhafte Bauweise oder die erstmalige Bewältigung eines statischen Problems dokumentieren. Weder ist die Hochbrücke die erste ihrer Art, noch die erste Spannbetonbrücke, noch sind bestimmte technische Lösungen, wie die Neotopflager, hier erstmalig eingesetzt worden.
Darüber hinaus ist die vom Landesamt geäußerte Feststellung, dass die Hochbrücke „ein frühes deutsches Beispiel der planerischen Reaktion auf die in Europa beginnende Entwicklung der Massenmotorisierung in Abhängigkeit von Vorbildern“ aus den USA sei, unrichtig.[45] Tatsächlich ist das Konzept der Neuplanung der Städte mit breiten Durchbruchstraßen, der autogerechten Stadt, ein bereits in der Zeit des Nationalsozialismus (u. a. Autobahnbau, Neuplanung von Städten wie Hamburg, München, Nürnberg, Wolfsburg als „Stadt des KdF-Wagens“, Linz, Berlin, „Germania“) vorangetriebenes Konzept, das nun von denselben ehemaligen NS-Planern und -Architekten, wie Friedrich Tamms, Konstanty Gutschow, Julius Schulte-Frohlinde (seit 1952 Leiter des Düsseldorfer Hochbauamtes) und anderen, fortgesetzt werden konnte.

3.2.3 Städtebauliche Bedeutung

Die Merkmale, die Gebäude erfüllen müssen, um als Baudenkmal aufgrund der besonderen städtebaulichen Bedeutung geschützt zu werden, sind unter anderem erfüllt, wenn die oder das Gebäude im Vergleich zu den in der Nachbarschaft liegenden Gebäuden eine dominierende Stellung einnehmen und dadurch nicht nur ihre unmittelbare Umgebung, sondern einen ganzen Straßenzug charakterisieren und prägen, so dass das Ersetzen durch einen modernen

[44] Ebd. S. 22 unten.
[45] Ebd. oben.

Neubau das Straßenbild völlig verändern würde. Um die Voraussetzungen dieser städtebaulichen Bedeutung bejahen zu können, müssen stadtbaugeschichtliche oder stadtentwicklungsgeschichtliche Unverwechselbarkeiten vorliegen, die entweder auf eine einheitliche Planung zurückzuführen oder aus anderen Gründen im Laufe der Zeit zusammengekommen sind und einem Bauwerk als historischem Bestandteil einer konkreten städtebaulichen Situation eine stadtbildprägende Bedeutung verleihen, so dass es charakteristischerweise zum überlieferten Bestand gehört.

Im vorliegenden Fall steht es – auch wenn es sich um ein sogenanntes unbequemes Denkmal handelt – außer Frage, dass die Hochstraße das Stadtbild an dieser Stelle Düsseldorfs prägt. Allerdings kann die Epoche der Verkehrsplanung der Nachkriegszeit, die den Menschen zurückdrängte und das Automobil in den Vordergrund der Planung rückte, auch an vielen anderen Punkten und Hochstraßen (vergl. 2.3) in Düsseldorf nachvollzogen werden.
Ein vom Landesamt für Denkmalpflege behaupteter städtebaulicher Zusammenhang mit dem Dreischeibenhochhaus und dem Schauspielhaus besteht in keiner Weise.[46] Diese Gebäude sind ohne Bezug zum „Tausendfüßler“ und entstammen keineswegs einer übergreifenden Idee oder Planung. Der „Tausendfüßler“ ist zudem so platziert, dass er die Umgebung der genannten Baudenkmäler stört. Empfindlich stört die Hochstraße auch die Umgebung des Baudenkmals Johanneskirche.
Es ist auch hier zu berücksichtigen, dass es zum Wegfall der Schutzwürdigkeit durch die notwendige Instandsetzungen und bauliche Veränderungen kommt.

3.3 Öffentliches Interesse

Das Tatbestandsmerkmal des öffentlichen Interesses an der Erhaltung von Sachen (Bauten) dient der Eingrenzung des Bestands an denkmalfähigen Objekten, „um eine unangemessene Ausweitung des Denkmalbegriffs zu verhindern.“[47] Zu beurteilen ist das Vorliegen oder Nichtvorliegen des öffentlichen Interesses in erster Linie durch den „Wissens- und Erkenntnisstand eines breiten Kreises von Sachverständigen oder Interessierter“.[48]

Ein öffentliches Interesse an dem Erhalt des „Tausendfüßlers“ als bautechnisch gelungene Hochstraße der Nachkriegsmoderne besteht, wie unter Punkt 3.1 dargelegt, heute nicht mehr,

[46] LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland: Gutachterliche Stellungnahme gem. § 22 Abs. 3 Satz 1 DSchG NW vom 24.01.2011. S. 2 unten.
[47] Vergl.: Hamburgisches Oberverwaltungsgericht 2. Senat, Urteil vom 16.05.2007, 2 Bf 298/02.
[48] Ebd.

da die unumgänglichen Instandsetzungsarbeiten zu einem Identitätsverlust und zu einer bloßen Kopie des Originals führen würden. Die Alternative, nämlich die Instandsetzung zu unterlassen, führt zu einer Gefährdung von Menschen in erheblichem Ausmaß. Da der Sicherheit von Menschen an Leib und Leben ein unzweifelhaft höher zu bewertendes öffentliches Interesse zukommt, als der Erhaltung eines Reliktes der Verkehrsgeschichte aus der Zeit um 1960, ist eine Erhaltung der Hochstraße in Funktion nicht möglich.

Eine weitere Alternative besteht in der Unterlassung der verkehrstechnisch erforderlichen Instandsetzungen bei gleichzeitiger Sperrung der Brücke für alle Verkehre in Verbindung mit einer weiträumigen Absperrung des Gesamtbereichs, da durch die unterlassenen Instandsetzungen nicht nur ein Begehen der Brücke, sondern auch ein Aufenthalt unter und in der Nähe der Brücke eine Gefahr darstellen kann. Mit einer weiträumigen, dauerhaften und sicheren Absperrung wäre den öffentlichen Belangen der Sicherheit von Menschen genüge getan, gleichzeitig wäre das Verkehrsrelikt bis zum Einsturz und seiner endgültigen Entfernung weiter im Stadtbild sichtbar. Ein solcher Umgang mit technisch überholten Relikten einer früheren Epoche wird in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege z. B. in Schleswig-Holstein mit dem ehemaligen Wasserturm (1916/17) der Dynamit Nobel AG bei Geesthacht praktiziert. Allerdings steht dieser Variante das DSchG NW entgegen, das ausdrücklich auch die *sinnvolle Nutzung* eines Denkmals als Aufgabe definiert.[49] Darüber hinaus stehen diesem Modell weitere öffentliche Belange entgegen, nämlich die des öffentlichen Verkehrs und der Nutzung des öffentlichen Raums. Während sich der genannte Wasserturm an der Peripherie des Ortes, in einem kaum frequentierten Waldstück befindet, steht die Hochstraße im pulsierenden Zentrum einer Landeshauptstadt. Dies macht eine grundlegend andere Bewertung und Umgangsweise erforderlich. Was also in dem einen Fall durchführbar und in Ermangelung anderer Möglichkeiten zum Erhalt eines Denkmals noch sinnvoll erscheinen kann, ist auf einen anderen Fall nicht übertragbar. Dies macht die fundamentale Bedeutung der gründlichen Einzellfallprüfung deutlich, die jedem pauschalen Denkmalschutzverlangen entgegenstehen muss.

Eine differenzierte Betrachtung und Abwägung der öffentlichen Belange fordert auch der ehemalige Landeskonservator des Landes Hessen und langjährige Präsident der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, Prof. Dr. Gottfried Kiesow, in seinem Standardwerk: „Beim Genehmigungsverfahren, das über Sein oder Nichtsein eines eingetragenen Kulturdenkmals entscheidet, müssen selbstverständlich auch andere als denkmalpflegerische Gesichtspunkte berücksichtigt werden. Dazu gehört beispielsweise die Frage, ob (…) andere öffentliche

[49] DSchG NW § 1 (1).

Belange, wie Sicherheit von Menschen, Gesundheitswesen, öffentlicher Verkehr, im Einzellfall vielleicht größeres Gewicht haben und deshalb die Entfernung eines Denkmals verlangen.“[50]

Die Erhaltung der Hochstraße „Tausendfüßler“ als Relikt aus einer Epoche der autogerecht zerteilten Stadt ist aufgrund seiner Lage und Größe sowie aus Gründen der Stadtentwicklung und den Erfordernissen zur Umsetzung des Konzepts einer modernen und umweltfreundlichen Stadt nicht möglich und nicht im öffentlichen Interesse. Die Erhaltung steht der Umsetzung des Bebauungsplans Kö-Bogen 2. Bauabschnitt, als „Teil des städtebaulichen Gesamtprojekts Kö-Bogen zur Entwicklung der Düsseldorfer Innenstadt“ entgegen, der die „Verlagerung der bislang oberirdisch verlaufenden Verkehre in Tunnelbauwerke“ und die neue Entwicklung und Gestaltung der Plätze und Straßen vorsieht.[51] Hierzu gehört die Rückgewinnung der Stadt für die Menschen und die Schaffung neuer, weniger lärm- und abgasbelasteter Freiräume in attraktiven städtebaulichen Zusammenhängen. Hierdurch soll auch die künstlich durch die Hochstraße herbeigeführte stadträumliche Trennung wieder aufgehoben und die Blickbeziehungen zwischen den Straßen, dem Hofgarten als Gartendenkmal, zu den Baudenkmalen Dreischeibenhochhaus, Schauspielhaus und der Johanneskirche wieder hergestellt werden.

Somit überwiegt das öffentliche Interesse der Menschen an der Wiederherstellung eines urbanen Stadtraums das Interesse an der Beibehaltung der funktionslosen und stark geschädigten Hochstraße bei weitem.

4. Zusammenfassung

Wie unter den Punkten 2.3 und 3.1 dargelegt, haben sich die materialbedingten und der Bauweise geschuldeten Schäden derart negativ auf die Bausubstanz der Hochbrücke ausgewirkt, dass das Bauwerk nicht mehr unter Wahrung seiner Identität erhalten, sondern nur noch als eine Kopie des Originals zu rekonstruieren ist. Ein öffentliches Erhaltungsinteresse scheidet somit aus. Alternative Möglichkeiten zur Erhaltung sind unter Punkt 3.3 untersucht worden, mussten aber aufgrund des Überwiegens anderer öffentlicher Belange – wie der Sicherheit von Menschen, des öffentlichen Verkehrs, der Nutzung des

[50] Kiesow, Gottfried: Denkmalpflege in Deutschland. Darmstadt (4) 2000. S. 102.
[51] Landeshauptstadt Düsseldorf: Begründung Teil A - Städtebauliche Aspekte zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5477/125 – Kö-Bogen 2. BA – Stadtbezirk 1, Stadtteil Stadtmitte. Vorbemerkung.

öffentlichen Raums sowie der Wiederherstellung eines urbanen Stadtraums – ausgeschlossen werden.
Da eine *Denkmalwürdigkeit* aber das öffentliche Erhaltungsinteresse als Korrektiv voraussetzt, hat die Hochstraße folglich ihre Denkmalwürdigkeit verloren.

Keine der durch das DSchG NW vorgeschriebenen Kriterien, respektive der durch das Landesamt für Denkmalpflege angeführten Kriterien, sind heute noch pauschal auf die Hochstraße anzuwenden. Weder ist die Hochstraße die erste ihrer Art, noch die erste Spannbetonbrücke, noch sind bestimmte technische Lösungen, wie die Neotopflager, hier erstmalig eingesetzt worden.
Außerdem kommt dem „Tausendfüßler“ kein exemplarischer Charakter für eine bestimmte Stilrichtung oder das Werk des Architekten und Planers Tamms zu. Wie in Punkt 2.3 beschrieben, reiht sich der „Tausendfüßler“ in die Vielzahl der anderen Spannbetonbrücken und -hochstraßen derselben Zeit ein und bildet *eines*, aber kein besonders herausragendes Beispiel für diese Bauten.
Der „Tausendfüßler“ ist zudem so platziert, dass er die Umgebung der Baudenkmäler Dreischeibenhochhaus, Schauspielhaus und Johanneskirche sowie den Hofgarten als Gartendenkmal empfindlich stört und die stadträumlichen Zusammenhänge zertrennt. Somit kann dem „Tausendfüßler“ auch die *Denkmalfähigkeit* im Wesentlichen abgesprochen werden.

Die vom LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland angeführte Begründung stellt schwerpunktmäßig auf die Geschichte des Bauwerks ab. Diese lässt sich aber bereits heute kaum an der Hochstraße ablesen. Die angeführten angeblichen Besonderheiten, wie die Neotopflager, sind überhaupt nicht wahrnehmbar, da sie eingebaut sind. Am heutigen Zustand lässt sich allenfalls ablesen, dass das Gebäude aus geschädigtem Beton mit korrodierter Stahleinlage besteht und dass es die Umgebung der oben angeführten Baudenkmäler stört. Die Erhaltung eines Beispiels für die Verwendung von Stahlbeton im Hochstraßenbau und damit für einen dramatischen Qualitätsverlust von Bauwerken der Nachkriegszeit ist nicht in das Bewusstsein der Bevölkerung oder eines breiten Kreises von Sachverständigen eingegangen.

Aus den angeführten Gründen wird von Seiten des Sachverständigen eine Schutzwürdigkeit im Sinne des § 2 DschG NW für die Hochstraße Jan-Wellem-Platz – Berliner Allee/Immermannstraße, den sogenannten „Tausendfüßler“, in Düsseldorf verneint.

Nach denkmalfachlicher Auffassung kann die erfolgte Eintragung in die Denkmalliste nicht aufrechterhalten werden.

5. Abbildungen

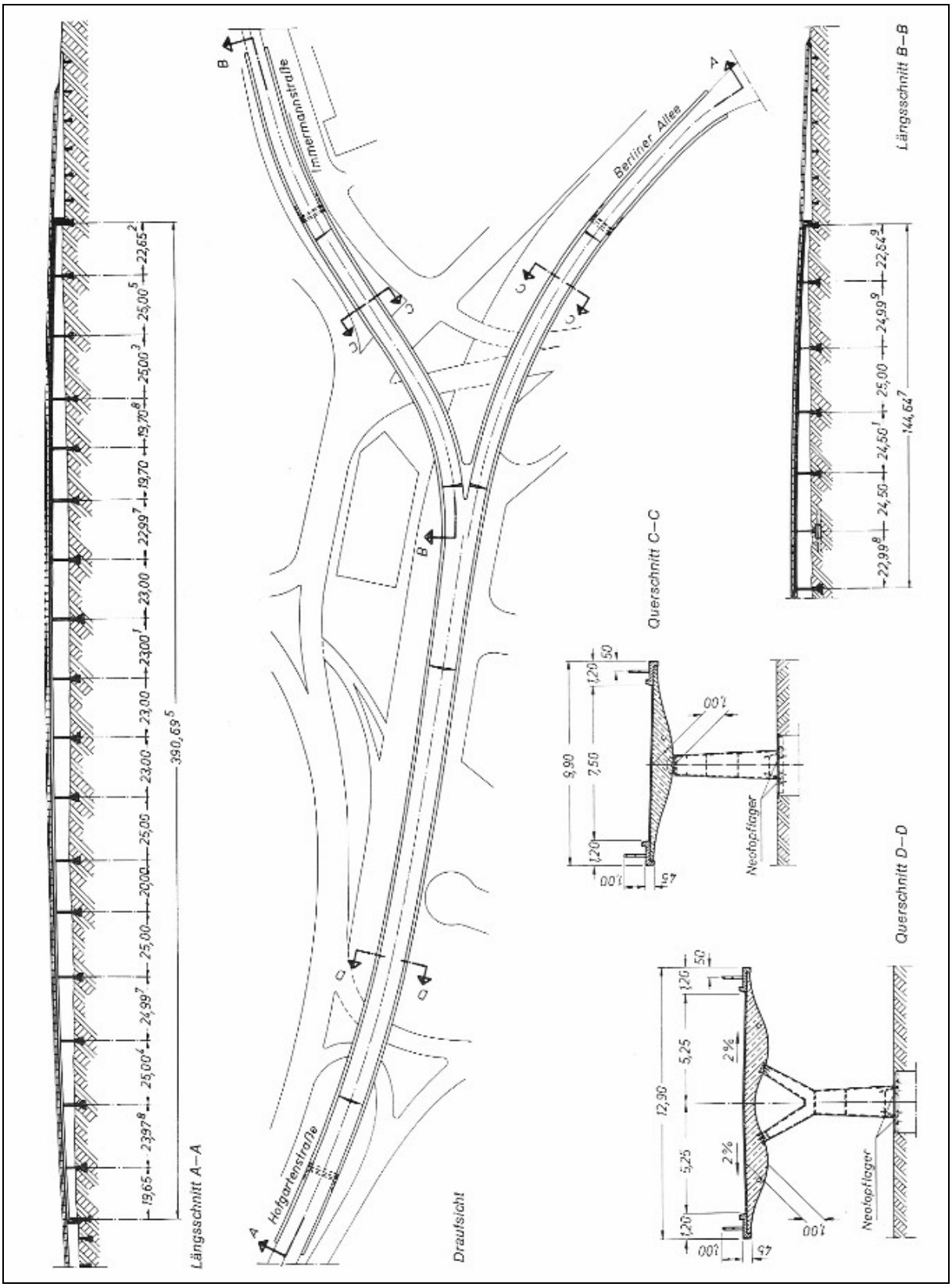


Abb. 1. Hochstraße Jan-Wellem-Platz. Längsschnitte, Querschnitte und Draufsicht. Quelle: Beyer/Thul: Hochstraßen. Planung-Ausführung-Beispiele.

Abb. 2. Luftbild der Hochstraße Jan-Wellem-Platz mit Hofgarten und Landskrone, Dreischeibenhochhaus und Schauspielhaus. Quelle: Auftraggeberin.

Abb. 3. Luftbild der Abzweige der Hochstraße Jan-Wellem-Platz, Immermannstraße, Berliner Allee, mit der Johanneskirche. Quelle: Auftraggeberin

Abb. 4. Blick die in Schadowstraße auf die kreuzende Hochbrücke. Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 5. Blick von der Berliner Allee Richtung Martin-Luther-Platz, auf die 1875-1881 errichtete Johanneskirche und den davor verlaufenden Abzweig der Hochstraße Berliner Allee. Vorne: Untersicht Abzweig Immermannstraße. Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 6. Blick zum Martin-Luther-Platz auf die 1875-1881 errichtete Johanneskirche und die Unterseite des Abzweigs der Hochstraße. Foto: Dahms 9.02.2011.

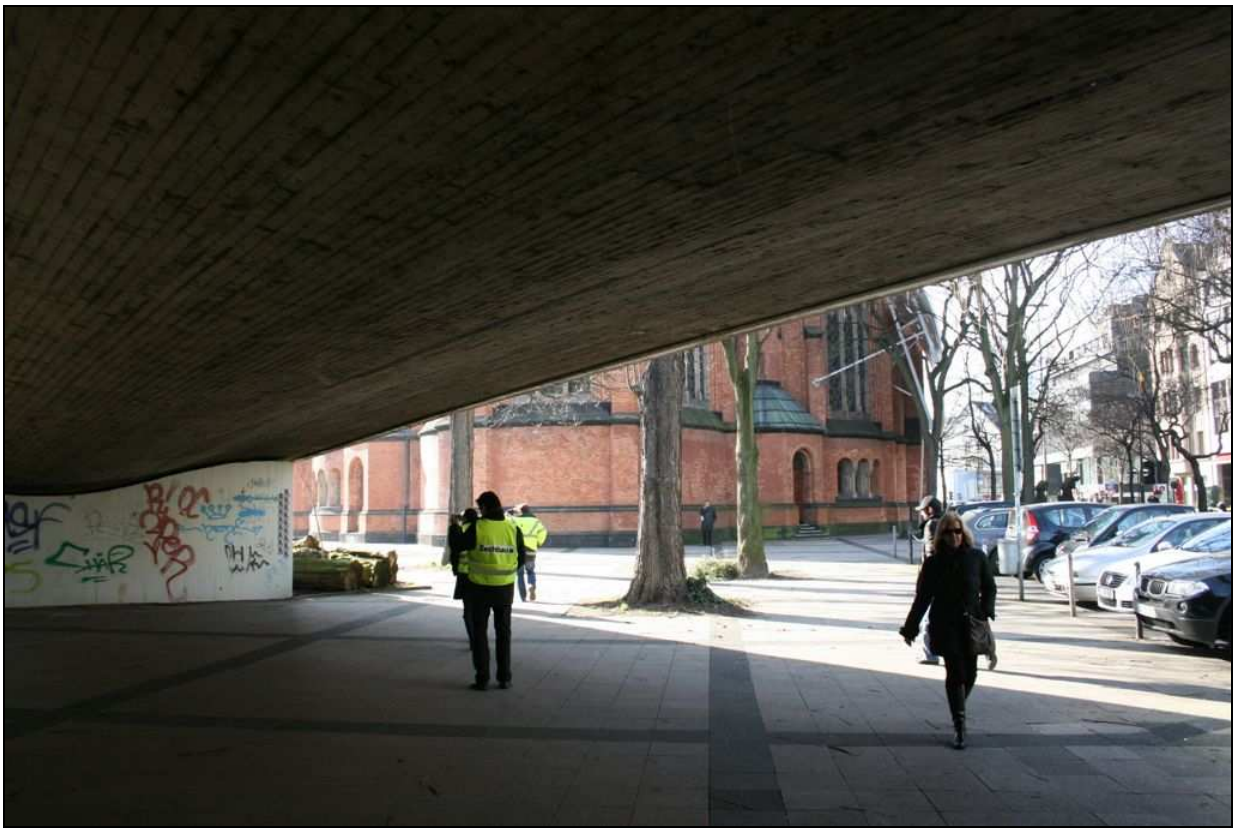


Abb. 7. Martin-Luther-Platz, unter dem Abzweig der Hochstraße. Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 8. Hochstraße Jan-Wellem-Platz, Abzweig Immermannstraße, Berliner Allee. Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 9. Blick auf Dreischeibenhochhaus und Schauspielhaus verstellt durch die Hochstraße Jan-Wellem-Platz. Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 10. Blick auf Dreischeibenhochhaus und Schauspielhaus verstellt durch die Hochstraße Jan-Wellem-Platz. Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 11. Stützpfeiler, darunter Neotopflager, mit Konstruktion zur Verstärkung. Foto: Dahms 9.02.2011.

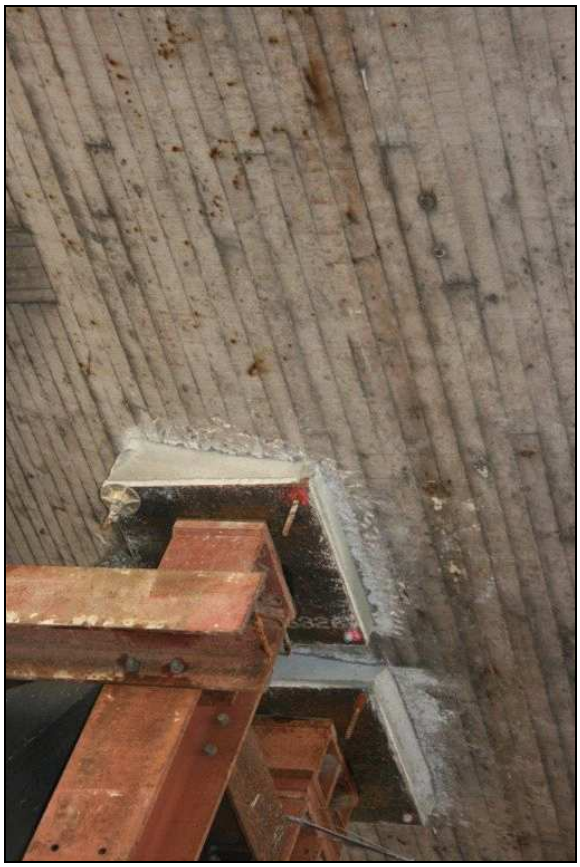


Abb. 12 und 13. Untersicht Hochstraße Jan-Wellem-Platz mit Stützkonstruktion zur Verstärkung der Stahlstützen und zur Herstellung der Standsicherheit. Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 14. Unterkonstruktion der Hochstraße mit Schadensbild (Korrosion). Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 15. Unterkonstruktion der Hochstraße mit Schadensbild (Korrosion, Abblatzungen). Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 16. Unterkonstruktion und Gesimsband der Hochstraße mit Schadensbild (Korrosion, Feuchtigkeit, Rissbildung, Abplatzungen). Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 17. Unterkonstruktion und Gesimsband der Hochstraße mit Schadensbild (Korrosion, Feuchtigkeit, Algenbewuchs, Rissbildung, Abplatzungen). Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 18. Stützpfeiler der Hochstraße mit Korrosion. Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 19. Schäden an Kappen durch Korrosion auf der Hochstraße. Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 20. Blick in die Schadowstraße von der Hochstraße. Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 21. Blick vom Hofgarten über die Hochstraße Jan-Wellem-Platz. Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 22. Blick von der Hochstraße auf Landskrone. Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 23. Berliner Allee, Untersicht auf die Hochstraße. Foto: Dahms 9.02.2011.

Abb. 24. Blick Richtung Börse auf die Hochstraße. Foto: Dahms 9.02.2011.

6. Anhang

6.1 Amt für Denkmalpflege: Stellungnahme zum Denkmalwert S. 34