

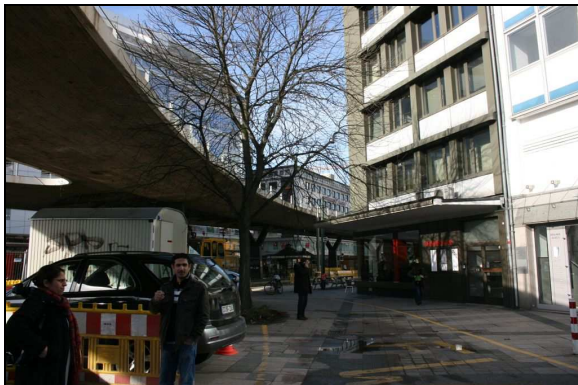
# Gutachten

## 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  
Stadtplanungsamt  
Brinkmannstr. 5  
40225 Düsseldorf

Auftragserteilung: 12.01.2011  
Erstattung: 17.05.2011

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Vorbemerkung</b>	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
<b>2. Dokumentation</b>	S. 5
2.1 Eintragung in die Denkmalliste	S. 5
2.2 Abrissantrag	S. 5
2.3 Bau-, technik- und wirtschaftsgeschichtliche Einordnung	S. 6
<b>3. Denkmalfachliche Bewertung</b>	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 Interessess	S. 16
<b>4. Zusammenfassung</b>	S. 18
<b>5. Abbildungen</b>	S. 21
<b>6. Anhang</b>	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 Luftbilddaufnahmen 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: Zeitungsausschnittsammlung, 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](http://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: [\*Gutachten  
Düsseldorf, „Tausendfüßler“\*](http://www.architekten-</a></li></ul></div><div data-bbox=)

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.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup>

### **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-

---

<sup>1</sup> Landeshauptstadt Düsseldorf, Institut für Denkmalschutz und Denkmalpflege – Denkmalliste.

<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup>

### **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 Geländeinschnitt 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.<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup> 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.“<sup>6</sup> Hierzu resümierten die Düsseldorfer Nachrichten: „Die Schlacht um den Jan-Wellem-Platz ist

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> Düsseldorf-Archiv. Düsseldorfer Nachrichten, 6.5.1960.

<sup>6</sup> 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.“<sup>7</sup>

Am 5. Januar 1961 wurde mit den Bauarbeiten begonnen und am 6. Mai 1962 konnte der „Tausendfüßler“ dem Verkehr übergeben werden.<sup>8</sup> Die Länge der dreispurigen Hauptbrücke beträgt 255 Meter bis zum Abzweigpunkt, die Breite 12,90 Meter.<sup>9</sup> Der Abzweig zur Berliner Allee weist eine Länge von 135 Meter, zur Immermannstraße 145 Meter, bei einer Breite von jeweils 9,90 Meter, auf.<sup>10</sup> 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 Neotopflägern, 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 Gesamtlänge 368 Meter (Abzweig 65 Meter) und einer Breite von 9,9-14 Meter errichtete Pariser Hochstraße zu nennen<sup>11</sup>, außerdem die zur selben Zeit und ebenfalls mit demselben Team gebaute 292 Meter lange und 12 Meter breite Hochstraße Werstener Feld.<sup>12</sup> Daneben ist noch die ebenfalls von Tamms geplante, 1959 dem Verkehr übergebene Heerdter-Hochstraße zu nennen.<sup>13</sup> 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 Neotopflägern ausgestattet.<sup>14</sup> Der Überbau des „Tausendfüßlers“ ist in Spannbeton ausgeführt, an der Unter- und an der Oberseite wurde zur Flächenbewehrung Baustahlgewebe eingelegt.<sup>15</sup>

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

---

<sup>7</sup> Ebd.

<sup>8</sup> Ebd. Dieselben, 5.5.1962.

<sup>9</sup> Ingenieurbüro Grassl GmbH: Vorstudie zu erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen / Erneuerungen an der Hochstraße Jan-Wellem-Platz im Auftrag der Landeshauptstadt Düsseldorf. 04.11.2010. S. 3.

<sup>10</sup> Ebd. S. 4. Hieraus und durch Augenschein die weiteren Informationen, wenn nicht anders vermerkt.

<sup>11</sup> Beyer, Erwin / H. Thul: Hochstraßen. Planung - Ausführung - Beispiele. Düsseldorf (2) 1967. S. 63, 176.

<sup>12</sup> Ebd. S. 66 f.

<sup>13</sup> [www.buergerverein-heerdt.de/historisches](http://www.buergerverein-heerdt.de/historisches).

<sup>14</sup> Beyer, Erwin / H. Thul: Hochstraßen. Planung - Ausführung - Beispiele. Düsseldorf (2) 1967. S. 126, 148.

<sup>15</sup> 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.<sup>16</sup> 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.“<sup>17</sup>

Die geschichtliche Bedeutung erhält das Bauwerk durch seinen Planer Friedrich Tamms.<sup>18</sup> 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. Andererseits 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

---

<sup>16</sup> Leonhardt, Fritz: *Brücken. Ästhetik und Gestaltung*. Stuttgart 1982. S. 136.

<sup>17</sup> Ingenieurbüro Grassl GmbH: *Vorstudie zu erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen / Erneuerungen an der Hochstraße Jan-Wellem-Platz im Auftrag der Landeshauptstadt Düsseldorf*. 04.11.2010. S. 7.

<sup>18</sup> Die Informationen zu Friedrich Tamms stammen aus: Lubitz, Jan: *Architekten Portait, Friedrich Tamms 1904-1980*, in: [www.architekten-portait.de/friedrich\\_tamms](http://www.architekten-portait.de/friedrich_tamms); sowie: *Geschichtswerkstatt Düsseldorf: Der Herr der Brücken*, in: [www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de](http://www.geschichtswerkstatt-duesseldorf.de); sowie: [www.wikipedia.de/Friedrich Tamms](http://www.wikipedia.de/Friedrich_Tamms).



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

---

<sup>19</sup> Mehlhorn, Gerhard (Hrsg.): Handbuch Brücken. Entwerfen, Konstruieren, Berechnen, Bauen und Erhalten. Berlin, Heidelberg (2) 2010. S. 85.

<sup>20</sup> Ebd. S. 84.

<sup>21</sup> 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.

<sup>22</sup> Der Spiegel 30/198: Spannbeton: Jeder hat seine Leiche im Keller. 21.07.1980.

<sup>23</sup> Heinrich, Bert: Brücken. Vom Balken zum Bogen. (Buchreihe: „Kulturgeschichte der Naturwissenschaften und der Technik“ des Deutschen Museums) Reinbek bei Hamburg 1983. S. 244.

<sup>24</sup> Ebd. S. 247.

<sup>25</sup> Beyer, Erwin / H. Thul: Hochstraßen. Planung - Ausführung - Beispiele. Düsseldorf (2) 1967. S. 138, 62.

<sup>26</sup> Ebd. S. 61, 182.

<sup>27</sup> Ebd. S. 146, 62.

<sup>28</sup> Ebd. S. 122, 62.

konstruktionsähnliche Hochstraße mit doppelbauchigem Querschnitt mit regelmäßigen Aussteifungen durch Querträger in Berlin Wilmersdorf (Schmargendorf).<sup>29</sup>

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.<sup>30</sup> 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.<sup>31</sup> 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.<sup>32</sup> 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.<sup>33</sup> 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, Prüferingenieure 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.<sup>34</sup> 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

---

<sup>29</sup> 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.

<sup>30</sup> 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.

<sup>31</sup> Beyer, Erwin / Karl Lange (Hrsg.): Verkehrsbauten - Brücken, Hochstrassen, Tunnel; Entwicklungstendenzen aus Düsseldorf. Düsseldorf 1974. S. 232 f.

<sup>32</sup> Ebd. S. 232 ff.

<sup>33</sup> Ebd.

<sup>34</sup> 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<sup>35</sup> 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.<sup>36</sup> 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.<sup>37</sup> Außerdem wird es vorbehaltlich weiterer technischer Ausarbeitungen zur Modifikation der Stützen und der Querscheiben sowie zu zusätzlichen externen Längsvorspannungen kommen, darüber

---

<sup>35</sup> Vergleiche hierzu: Ingenieurbüro Grassl GmbH: Vorstudie zu erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen / Erneuerungen an der Hochstraße Jan-Wellem-Platz im Auftrag der Landeshauptstadt Düsseldorf. 04.11.2010.

<sup>36</sup> Ebd. S. 17, oben.

<sup>37</sup> 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.<sup>38</sup> 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 Denkmalswürdigkeit 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.“<sup>39</sup> 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.<sup>40</sup> Dieser Tatbestand liegt hier eindeutig vor.

---

<sup>38</sup> Vergleiche hierzu unter anderem die Charta von Venedig.

<sup>39</sup> Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, 11. Senat: Urteil vom 06.02.1996; Aktenzeichen 11 A 840/94.

<sup>40</sup> 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.“<sup>41</sup>

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.<sup>42</sup> 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 Sachverständigen-gutachten 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 Baudenkmal 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 Baudenkmalern erheblich, ohne dass eine angebliche „Leichtigkeit“ oder gar „Eleganz“, wie sie vom Landesamt für Denkmalpflege behauptet wird, vor Ort erfahrbar ist.<sup>43</sup> Die Übertragung dieser Attribute auf die im städtebaulichen Zusammenhang wuchtig und störend wirkende Spannbetonbrücke, ist

---

<sup>41</sup> DSchG NW § 2 (1).

<sup>42</sup> wie Anmerkung 2. S. 22.

<sup>43</sup> 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)“<sup>44</sup> 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.<sup>45</sup> 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

---

<sup>44</sup> Ebd. S. 22 unten.

<sup>45</sup> 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 Dreischeidenhochhaus und dem Schauspielhaus besteht in keiner Weise.<sup>46</sup> 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 Baudenkmalms 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.“<sup>47</sup> 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“.<sup>48</sup>

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

---

<sup>46</sup> LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland: Gutachterliche Stellungnahme gem. § 22 Abs. 3 Satz 1 DSchG NW vom 24.01.2011. S. 2 unten.

<sup>47</sup> Vergl.: Hamburgisches Oberverwaltungsgericht 2. Senat, Urteil vom 16.05.2007, 2 Bf 298/02.

<sup>48</sup> 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.<sup>49</sup> 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 Einzelfallprüfung 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

---

<sup>49</sup> DSchG NW § 1 (1).

Belange, wie Sicherheit von Menschen, Gesundheitswesen, öffentlicher Verkehr, im Einzelfall vielleicht größeres Gewicht haben und deshalb die Entfernung eines Denkmals verlangen.<sup>50</sup>

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.<sup>51</sup> 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

---

<sup>50</sup> Kiesow, Gottfried: Denkmalpflege in Deutschland. Darmstadt (4) 2000. S. 102.

<sup>51</sup> 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 Dreischeidenhochhaus, 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

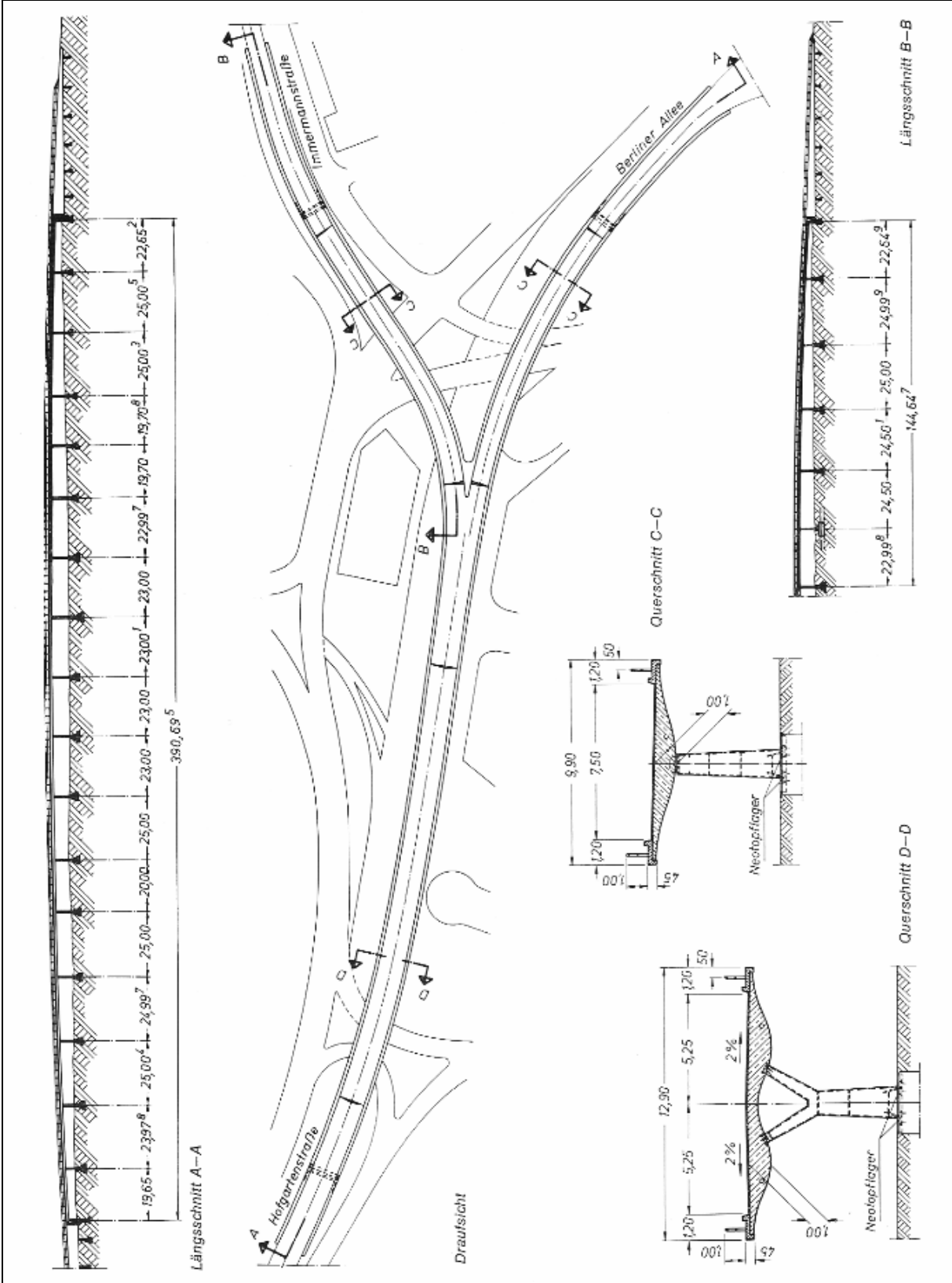


Abb. 1. Hochstraße Jan-Wellem-Platz. Längsschnitte, Querschnitte und Draufsicht. Quelle: Beyer/Thul: Hochstraßen. Planung-Ausführung-Beispiele.





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.

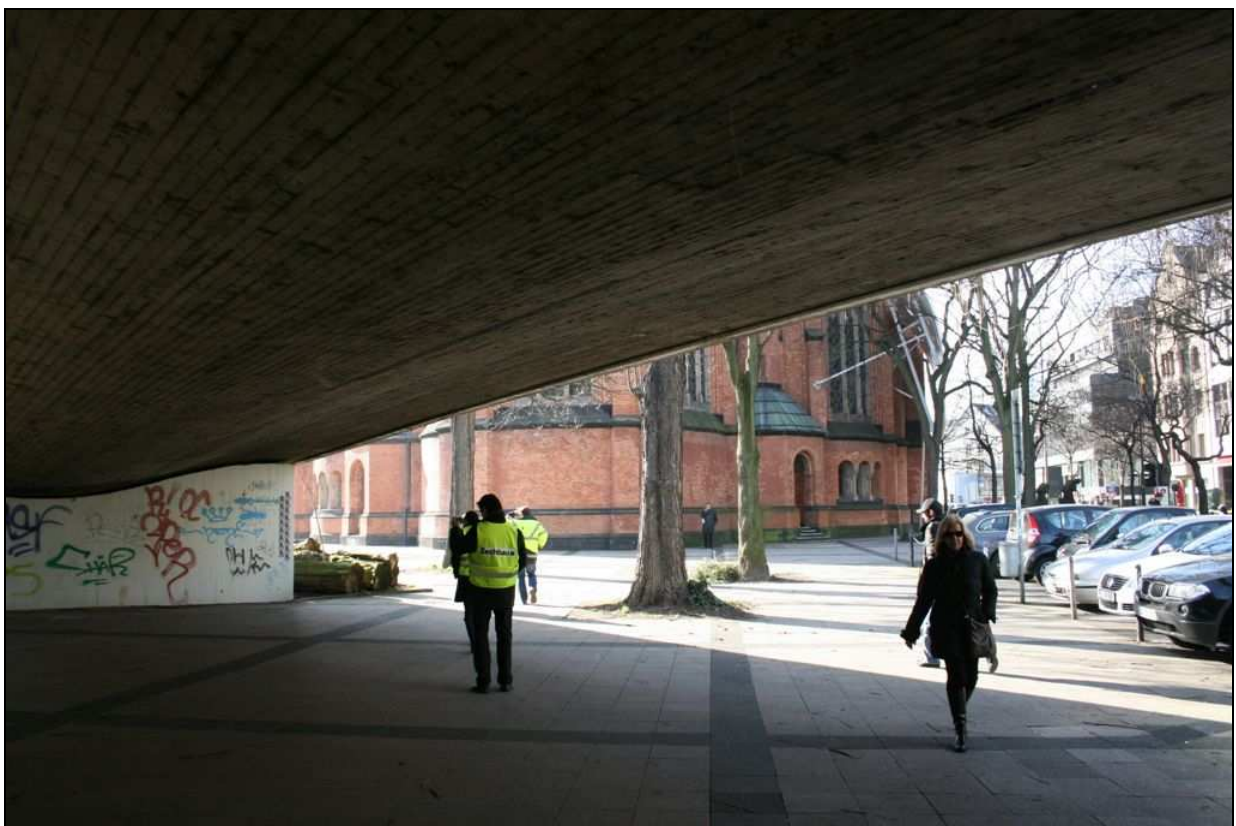


Abb. 7. Martin-Luther-Platz, unter dem Abzweig der Hochstraße. Foto: Dahms 9.02.2011.





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. Stützpfiler, 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, Abplatzungen).  
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

# LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF

BEZIRK: 01

STADTTEIL: 013 Stadtmitte

STRASSE: Jan-Wellem-Platz o. Nr.

BEZEICHNUNG: Hochstraße

EIGENTÜMER:

FLUR/FLURSTÜCK:

ERFASSUNG: 1991

FILM-/BILDNR:

ANDERE ARCHIVE:

BLATTANZAHL:

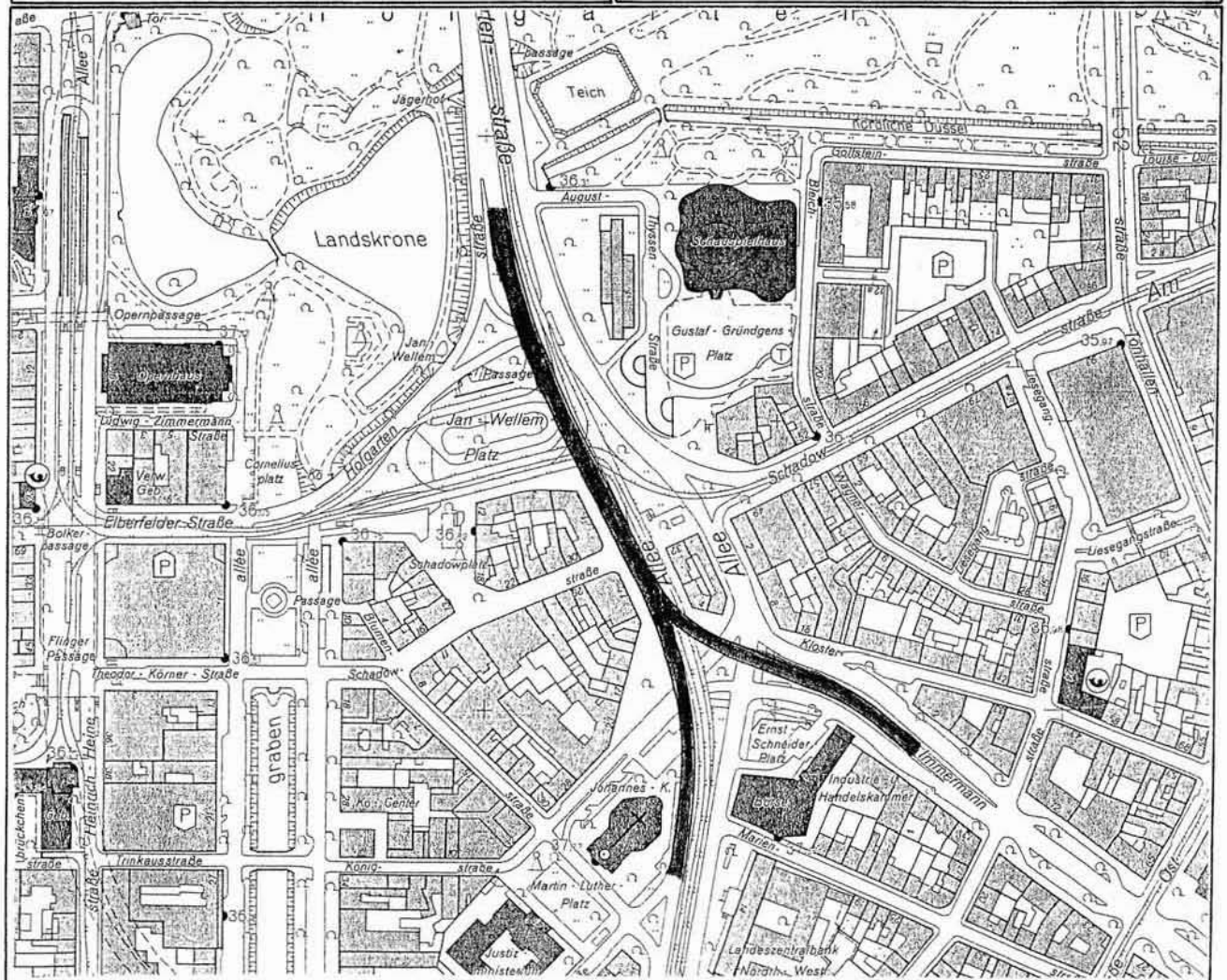
STADTGRUNDKARTE M: 1:5000 NR: 5476

SCHUTZ:  VORLÄUFIG  
 DENKMÄLERLISTE  
 DENKMALBEREICH  
 B-PAN  
 SATZUNG

KATEGORIE:

Technisches Denkmal  
(Hochstraße)

## № 0 1275



## BESCHREIBUNG:

1. BENENNUNG DES OBJEKTS-TYP-EINORDNUNG IN DIE UMGEBUNG
2. DATIERUNGEN-ARCHITEKTEN-INSCHRIFTEN
3. BAULICHE VERÄNDERUNGEN
4. FORMHISTORISCHE BESCHREIBUNG DER BAULICHEN GESTALTUNG
5. HISTORISCHE NUTZUNG UND BEDEUTUNG
6. WERTUNG-BAUHISTORISCH-STÄDTEBAULICH-GESCHICHTLICH
7. BAULICHER ZUSTAND
8. HINWEISE ZUR DENKMALPFLEGERISCHEN PRAXIS
9. LITERATUR

1. - 9. vgl. gutachterliche Stellungnahme zum Denkmalwert von Axel Föhl. Diese gutachterliche Stellungnahme ist Teil der Denkmalliste.  
Am *12.12.53* wurde das Objekt in die Denkmalliste eingetragen.



Abtei Brauweiler . Postfach 21 40 . 5024 Pulheim 2

Datum: 08.10.1991  
Bearb.: Herr Föhl  
Tel.-Nr.: 02234-805-520

Gutachtliche Stellungnahme zum Denkmalwert

D Ü S S E L D O R F

Hofgartenstraße, Berliner Allee, Immermannstraße  
Hochstraße Jan-Wellem-Platz

## I. Geschichte

Bei der Hochstraße über Teile des Düsseldorfer Jan-Wellem- sowie des Martin-Luther-Platzes handelt es sich um ein eng mit der Gesamtverkehrsplanung der Landeshauptstadt verzahntes Teilelement des Straßenverkehrssystems, das nach den Kriegszerstörungen (42%) in der Stadt auf völlig neuen Grundlagen und auf Grund der Entwicklung des Verkehrsaufkommens der 50er Jahre mit vollkommen neuen Bedarfsannahmen eingerichtet werden mußte. Unter dem Stadtplaner Friedrich Tamms seit 1948 (zwischen 1954 und 1969 Beigeordneter der Stadt Düsseldorf für Stadt- und Landesplanung) entstanden nacheinander der "Neuordnungsplan" von 1950 und - nach dem Erlaß des Aufbaugesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen - der Leitplan der Stadt als Flächennutzungsplan von 1957. Einer der vier Einzelpläne war dabei der Verkehrsplan der Landeshauptstadt.

Eines der wichtigsten Resultate war die 1960 eingeweihte, mehr als 150 Jahre lang immer wieder projektierte östliche Parallelstraße zur Königsallee, die "Berliner Allee". Die gerade Linienführung ihrer nördlichen Verlängerung in Richtung Hofgarten scheiterte am den Bemühungen der Umlegungsbehörde trotzenden Widerstand der Besitzer zweier Hausparzellen ("Tuchtinsel"). In der Notwendigkeit der Nordanbindung der neugeschaffenen Berliner Allee sowie dem Zwang zur Umgehung der verbleibenden Parzellen an der Schadowstraße liegt die Hauptvoraussetzung für die Konzeption der Linienführung der ab Mitte der 50er Jahre projektierten Hochstraße Jan-Wellem-Platz. Diese Hochstraße ist im folgenden ausschließlich Gegenstand des Gutachtens zum Denkmalwert. Ausgeklammert bleiben bewußt Einzelelemente der Gestaltung des neugeschaffenen Jan-Wellem-Platzes oder der Neugestaltung des Martin-Luther-Platzes, da hier intendierte städtebauliche Konzepte nicht erkennbar sind und sich besonders der Jan-Wellem-Platz als eine Art Abfallprodukt verkehrstechnischer Anlagen des öffentlichen und des Individualverkehrs darstellt. Die sich nach

Süden gabelnde Hochstraße als Brückenbauwerk jedoch ist ein umgrenzbares Objekt der Ingenieurtechnik, dessen Ausprägung und Erscheinungsbild nach den Kriterien des Denkmalwertes gem. Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen befragbar und somit beurteilbar ist.

## 1 . Planungsgeschichte

Das Düsseldorfer Amtsblatt Nr. 33 vom 15.08.1959 widmet dem Hochstraßenprojekt anlässlich des Ratsbeschlusses zur Ausarbeitung des Planvorschlages für den Jan-Wellem-Platz mit Gleisschleife sowie die Hochstraße für den Nord-Süd-Verkehr (39 Ja-Stimmen gegen 22 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen) breiten Raum. Vor dem Beschluß vom 25.06.1959 hatte Stadtplaner Tamms noch einmal zusammenfassend Vortrag gehalten. Es habe langjährige Vorarbeiten für den Jan-Wellem-Platz gegeben, "der im künftigen innerstädtischen Verkehr eine hervorragende Rolle spielt". Seit 1955 seien durch Planungen von Straßenbauamt, Planungs- und Straßenverkehrsamt, der Polizei und der Rheinbahn insgesamt 17 Projekte entstanden, von denen fünf weiterbearbeitet wurden, darunter sowohl Tunnel- als auch Hochstraßenprojekte. "Zum Schluß versuchten wir mit nur einer Überführung, dem sogenannten "Tausendfüßler" eine Lösung zu bringen, die ein Optimum an verkehrlicher Intensität, aber auch ein Minimum an finanziellem Engagement erfordert."

Bereits 1958 waren Kostenermittlungen vorgenommen worden, die Alternativlösungen berücksichtigten. So sollte ein Kfz-Tunnel von 8,5 m Breite 8,5 Mio DM kosten. Die Kosten für die von nicht-städtischer Seite inzwischen vorgeschlagene sog. "Schlitzlösung" - ein offener Geländeeinschnitt, nach seinem Urheber auch "Steffensplan" genannt - wurden mit 7 Mio DM beziffert und den geschätzten Kosten für die Hochstraßenlösung in Höhe von 5,2 Mio DM gegenübergestellt (Bauakte Düsseldorf IV, 20590, AZ 8075, Hochstraße, Jan-Wellem-Platz, Besprechungs-

protokolle vom 26.08.1958 und 13.11.1958).

Das Amtsblatt 33 vom 15.08.1959 berichtet weiter, es habe Widerstand gegen ein "großes unterirdisches Einkaufszentrum" gegeben, das der Wiener Opernpassage nachempfunden sei, aber die dreifache Größe hätte haben sollen. Tamms führte aus: "Wir hatten nämlich versucht, aus dem unterirdischen Weg für die Fußgänger ein Einkaufsparadies zu machen, d.h. die Schadowstraße unterirdisch noch einmal zu wiederholen." Bei der Vorlage der Hochstraßenplanung habe der Rat 1958 die Zuziehung anderer Sachverständiger gefordert "die in Deutschland und Europa anerkannt sind." Dies geschah durch Beteiligung von Prof. Leibbrand von der ETH Zürich, der Generalverkehrspläne für Neuss, Köln, Bonn, Rotterdam und Kopenhagen erarbeitet hatte. Zweiter Sachverständiger war Prof. Sill, 1. Baudirektor in Hamburg und Professor in Hannover. Ziel der Planung sei gewesen, eine klare Ordnung für die Ströme der Rheinbahn, des örtlichen Nahverkehrsunternehmens, zu gewinnen. Der Jan-Wellem-Platz sei einer der drei Verkehrsschwerpunkte Düsseldorfs neben dem Graf-Adolf-Platz und dem Bahnhofsvorplatz. "Von diesen drei Schwerpunkten aus wird die Stadt beschickt. ...Aber es ist in den Städten unserer Größe so, daß die Verkehrswege des öffentlichen Nahverkehrs an den Stadtkern herangeführt werden müssen, weil die City der große Schwamm ist, der die Menschen aufsaugt, die dort arbeiten und ihre Existenz haben und infolgedessen verkehrsmäßig bedient werden müssen" (Amtsblatt 33, 1959, S. 3). Dieser sehr modern im Sinne heutiger Erkenntnisse anmutenden Beschreibung steht dann die von Tamms geschilderte Zielsetzung der Hochstraße wieder gegenüber. Diese diene "der niveaufreie(n) Führung einer Straße von Norden nach Süden über den ganzen Verkehrsplatz, vor allen Dingen aber über die Rheinbahnanlagen hinweg". Hier konkurriert die Erleichterung des motorisierten Individualverkehrs mit der Schwerpunkterschließung der City durch den öffentlichen Personen-



nahverkehr. Tamms referiert kurz Modifikationen, die die Planung durch die "Anregung und Kritik der Öffentlichkeit" erfahren hatte. Dies war vor allem die Südwärts-Verlegung des Hochstraßenbeginns, um die Sichtbeziehung beider Hofgartenteile von der Goldenen Brücke über den "Grönen Jong" (die Triton-Figur eines Wasserspeiers von 1898/1900) hin zu Schloß Jägerhof. In der Planungsbesprechung vom 07.09.1959 war festgestellt worden, daß die Fontänenfigur nach Anhebung der Hofgartenstraße um "0,5 m noch bis zur Gürtellinie zu sehen sein wird". Stadtbaudirektor Auberlen meinte daraufhin, daß man notfalls die Goldene Brücke (A. Schnitzler, 1845) "auch etwas anheben könne". Was das Amtsblatt verschweigt, ist das Ausmaß des öffentlichen Protestes, den die Hochstraßenplanung vor allem in ihrer Funktion als Teilungselement des Hofgartens und als Verkleinerer des "Landskrone" genannten Parkgewässers hatte. Weidenhaupt sagt in seiner 1962 erstmals erschienenen Stadtgeschichte: "Während der Rat der Stadt in seiner Mehrheit sich hinter die Pläne des Stadtplaners stellte, nahmen die Heimatvereine in ihren Zeitschriften und ihren Versammlungen gegen sie Stellung. Mit Resolutionen und Eingaben versuchten sie, das Projekt zu Fall zu bringen. Als dann auch noch bekannt wurde, daß im Zuge der Neugestaltung des Raumes, die im September 1960 begann, der südliche Zipfel der Landskrone zugeschüttet und damit ein wertvoller Teil des Hofgartens verschwinden sollte, kam es - ein in der Stadtgeschichte wohl einmaliger Vorgang - am 15. Januar 1961 sogar zu einer von etwa 10.000 Menschen besuchten Protestversammlung vor dem Rathaus, zu der die "Vaterstädtische Arbeitsgemeinschaft" aufgerufen hatte. Das Ergebnis dieser Protestaktion, die in einem Demonstrationzug bis zum Hofgarten hin endete, war ein Kompromiß: Nach einer unumgänglich notwendigen Verkürzung blieb die Bucht der Landskrone als Anlage bestehen" (Weidenhaupt 1972<sup>5</sup>, S. 217). In diesen Zusammenhang gehört auch der bereits erwähnte "Steffensplan"; der Verfasser war als Verkehrs-



ingenieur Mitglied der "Vaterstädtischen Arbeitsgemeinschaft". Tamms kritisierte in seiner im Juni 1959 dem Rat vorgetragenen Begründung für die Hochstraße den Steffensplan, der unter dem Motto "man zieht Grün in die Stadt hinein" eine tiefgeführte, in begrüntem Böschungen eingefasste Fahrbahn vorgeschlagen hatte, mit der Behauptung, der Plan setze sich einfach über die "Zwangsvorgaben" hinweg. Hielte man sich an diese, sei ein offener Einschnitt mit steilen, betonierten Flanken möglich, die könne man dann ja grün anstreichen. Auch die auswärtigen Sachverständigen votierten für die Hochstraßen-Lösung, so Prof. Hillebrecht, Hannover, und Hildebrand, Hamburg. In der Stadt sprachen sich die Architekten Beckmann, Pfau, Schneider-Esleben und Hentrich als Sprecher diverser Architektenvereinigungen für die Hochstraße aus. Tamms charakterisiert die zukünftige Lösung so: "In dieser großen offenen Raumform (gemeint ist der Jan-Wellem-Platz) steht nun der Tausendfüßler. Ich bin nach wie vor der Meinung, daß eine solche großarchitektonisch-rhythmische Form wohltuend für diesen Raum sei". Gegen eine Straßentunnellösung spräche auch, so Tamms, die Rücksicht auf evtl. spätere U-Bahn-Pläne.

## 2. Entwicklung der Baugestalt der Hochstraße

Am 10.08.1959 hatte Oberbaurat Dr. Lehmcker von der Notwendigkeit gesprochen, zunächst die Linienführung der Hochstraße festzulegen, "die zu zahlreichen Kompromissen zwingt". Hiermit war vor allem die Weigerung der Besitzer der Tuchtinsel, den Weg einer gerade geführten Brücke freizumachen, aber auch die Proteste gegen eine allzu starke Zerschneidung des Hofgartens zu verstehen. Infolgedessen wurde der nördliche Beginn der Hochstraße nach Süden zurückgenommen bis auf die Höhe der Einmündung der damaligen Goltsteinstraße. Südlich der Tuchtinsel gabelt sich die Hochstraße

an einer "Trompete" genannten Stelle und schickt einen Zweig nach Südosten, in die Immermannstraße, den anderen nach Süden, am Chor der Johanneskirche vorbei in die Berliner Allee aus. 1960 werden die Brückenlängen so angegeben: Hauptast 270 m, Abzweig Berliner Allee 119 m, Abzweig Immermannstraße 199 m, Rampe Hofgarten 70 m, Rampe Berliner Allee 79 m, Rampe Immermannstraße 79 m, Gesamtlänge: 736 m.

Der Fahrbahnquerschnitt wird am 07.09.1959 auf 10,5 m = drei Fahrspuren für den Hauptast festgelegt und die Brückenklasse, d.h. die Zulassung für bestimmte Fahrzeuggewichte von 60 auf 30 geändert, was eine leichtere Konstruktion erlaubte und den Belastungen einer Landstraße zweiter Ordnung entsprach mit Fahrzeuggewichten bis 30 t. Die Seitenarme sollten zwei Fahrspuren bei 7,5 m Gesamtbreite erhalten. Tamms, der bei vielen der turnusmäßigen Planungsbesprechungen dabei ist, spricht sich am 30.09.1959 gegen allzu hoch geführte Rampen aus, er will ab einer lichten Höhe von 1,40 m keine Kompaktrampen, sondern bereits das Brückenbauwerk. Für die Gestaltung des aus Sicherheitsgründen wichtigen Geländers fordert er horizontale Elemente, die Bauhöhe der Brücke solle unter einem Meter liegen. Es wird von einem Stützenabstand von 25 m ausgegangen, die Stützen in Beton benötigten dann 1,2 m Durchmesser. Tamms schlägt vor, "einen bedeutenden Schweizer Ingenieur zur konstruktiven Beratung hinzuzuziehen, damit das Bauwerk ein Musterbeispiel der Ingenieurkunst werde."

Der 1: 500-Lageplan und Perspektiven sollen durch Modell ergänzt werden. Sorge macht "wie die Hochstraße in Verbindung mit dem Drahhimmel der Rheinbahn-Oberleitungen und den vielen Beleuchtungsmasten aussähe". "Unter Umständen müsse man doch eine Tiefstraße wählen", sagt er in der Abgeschlossenheit der Verwaltungsbesprechung. Zum 15.01.1960 sollen die Kosten für die Ratsvorlage zur Baufreigabe ermittelt werden (Besprechung vom 19.10.1959), das Ingenieurbüro Dorsch-Gehrmann soll das Projekt bearbeiten. Am 02.11.1959 erläutert Baurat Ernst den

Querschnitt der Hochstraße und die Stützenform, für die Tamms die Gestalt einer "konischen Scheibe" vorgeschlagen hat, wie sie später auch ausgeführt werden wird. Am 20.11.1959 wird die Planung für ein Geländer mit zwei waagerechten Holmen vorgestellt. Das oft erörterte Problem des Berührungsschutzes vor den Oberleitungen wird durch beiderseitiges Auskragen der Gesimse jenseits der Geländer um jeweils 50 cm gelöst, was zur geringfügigen Verbreiterung des Bauwerks führt. Tamms liefert zwei Skizzen zur Querschnittform der Hochstraße, für die Modelle gebaut werden sollen. Zur Urheberschaft des für die Jan-Wellem-Platz-Hochstraße charakteristischen Wellen-Profils sagt einer der damaligen Berater und Gutachter, Prof. Dr. Ing. Fritz Leonhardt in einem Brief vom 27.08.1991: "Das einfache Wellen-Profil für die zweispurigen Teile der Jan-Wellem-Platz-Brücke und das Doppel-Wellen-Profil für den 4-spurigen Teil (recte 3-spurig) sind tatsächlich bei dieser Düsseldorfer Planung zum ersten Mal in die Welt gekommen. Für die Planung der damaligen Düsseldorfer Brücken hatte Prof. Tamms einen Beraterkreis gebildet, dem ursprünglich Prof. Schaechterle, Dr. Ing. Leonhardt und Dipl.-Ing. Wintergerst angehörten. Schaechterle schied altershalber verhältnismäßig früh aus. Zu dem Beraterkreis stieß dann auch Dipl.-Ing. Hans Grassl. Die Entwürfe wurden in gemeinsamen Besprechungen beraten. So entstanden wohl auch die Querschnitte der Hochstraße Jan-Wellem-Platz in einer solchen Besprechung, wobei die Anregung zum Wellen-Profil nach meiner Erinnerung eindeutig von Prof. Tamms ausging. Sein Ziel war eine schwebend wirkende Hochstraßenbrücke, bei der man die Trägerhöhe nicht mehr ablesen kann, was ja vollauf gelungen ist. Sein weiteres Ziel war, die Stützung mit möglichst wenig Materie zu machen. Tamms sprach von entmaterialisieren. So ging auch letztendlich die Wahl von Stahl für diese Stützen auf Tamms zurück. In diesen Besprechungen war natürlich Herr Beyer als der Leiter des zuständigen Amtes stets dabei." Der angesprochene Oberbaurat E. Beyer benennt in seiner zusammen mit Oberbaudirektor

R. Auberlen 1962 verfaßten Veröffentlichung (Hochstraße Jan-Wellem-Platz, Düsseldorf. Eine Hochstraße in der Innenstadt, in: Straße und Autobahn 9, 1962, S. 332-338) die Entwurfsanteile wie folgt: "Für das Gesamtprojekt und die Entwurfsaufstellung waren seitens des Bauherren tätig: Für den Vorentwurf Dipl.-Ing. Hans Grassl, Düsseldorf und als Gutachter: Prof. Dr. Ing. F. Leonhardt und Dipl.-Ing. W. Andrä, Stuttgart, sowie Dipl.-Ing. Wintergerst, Esslingen. Gestaltung: Prof. Friedrich Tamms, Düsseldorf. Die Planung und Leitung der Straßenbaumaßnahmen: Ingenieurbüro Dorsch-Gehrmann, Düsseldorf".

Bei der Gutachterbesprechung mit der Stadt Düsseldorf am 15.03.1960 mit Leonhardt, Wintergerst, Grassl, Tamms, Auberlen, Beyer, Ernst und Brügelmann, fällt die Entscheidung zu Gunsten von Stahlstützen: "die bisher nur nebenbei untersuchte Möglichkeit der Ausführung von Pfeilern aus Stahl erschien nach all die Überlegungen als die Richtige...". Für den Überbau wird Stahl als Baustoff verworfen, die Ausschreibung soll auf Spannbeton laufen.

Nach beschränkter Ausschreibung wird unter Federführung der Firma Dyckerhoff und Widmann eine Arbeitsgemeinschaft mit den Firmen Beton- und Monierbau, Rhein-Ruhr-Bau, alle Düsseldorf und Ed. Züblin, Duisburg gebildet in einer Bietergemeinschaft mit der Düsseldorfer Firma Eikomag GmbH für die Anfertigung der Stahlstützen. Die notwendigen Lager baut die Maschinenfabrik Esslingen als gelenkige Kopflager, dem sog. "Esslinger Neotopflager". Diese waren eine Neuentwicklung, die von Prof. Leonhardt in Stuttgart ausging, bei der Gummitopflager, bzw. Neotopflager und Teflon für Gleitlager zur Anwendung kamen. In einem Schreiben der Maschinenfabrik Esslingen vom 03.11.1960 heißt es: "Gummi- oder Neoprenplatten werden zur elastischen, drehbar oder verschieblichen Auflagerung von Brückentragwerken schon seit längerer Zeit benutzt. Das Esslinger Neolager ist eine interessante Weiterentwicklung auf diesem Gebiet. Es besteht im wesentlichen aus einem kreisrunden, nicht armierten Neoprenkissen verhältnismäßig geringer Dicke, einem flachen, zylind-



rischen stählernen Topf und einem beweglichen, durch Kolbenringe abgedichteten Deckel. Durch Topf und Deckel ist das Neoprenkissen allseitig umschlossen. Das auf diese Weise an jeder Ausdehnung behinderte Neopren verhält sich... unter hohem Druck ähnlich wie eine Flüssigkeit und gestattet somit Kippbewegungen des Deckels gegenüber dem Topf bei außerordentlich kleinem Kraftaufwand. Es entsteht so ein Gelenk mit den Eigenschaften eines Punkt-Kipp-Lagers, wobei aber... Bauhöhe und das Gewicht wesentlich kleiner sind als bei stählernen Lagern herkömmlicher Bauart."

In der angefügten Liste eingebauter Neolager finden sich zahlreiche Düsseldorfer Anwendungsbeispiele. Pariser Hochstraße, Heerdter-Hochstraße, Hochstraße Werstener Feld, u.a..

Prof. Fritz Leonhardt berichtet in "Baumeister in einer umwälzenden Zeit" (Stuttgart 1984, S. 171 ff.) von seiner Entwicklung des Neoprenlagers, die sich über Versuche mit Gummipplatten für wasserdichte Dehnungsfugen um 1950 zum Einschluß von dauerhaftem Gummi in Stahltöpfe entwickelte.

"Die Stadt Düsseldorf finanzierte uns umfangreiche Versuche, durch die wir lernten, daß der "eingesperrte" Gummi sehr hohe Pressungen aushält und dabei Drehbewegungen der Deckplatte ohne großen Widerstand erlaubt. Wir hatten damit ein Lager, das große Lasten zentriert, d.h. an den Unterbau (Pfeiler, Stütze, Fundament) zentrisch weiterleitet...". Der Partner Prof. Leonhardts, Dpl.-Ing. Wolfhart Andrä, erläutert mit Ersterem zusammen 1962 ebenfalls die Entwicklung der neuen Lager (Neue Entwicklung für Lager von Bauwerken, Gummi- und Gummitopflager, in: Die Bautechnik 39, Heft 2, S. 37-50): "Die Entwicklung der Lager ist eine Gemeinschaftsarbeit der Verfasser (Leonhardt und Andrä) mit Oberbaurat Beyer, Düsseldorf, Dipl.-Ing. Wintergerst, Esslingen (Neckar) und der Maschinenfabrik Esslingen (ME). Die ME verfügt über Schutzrechte und hat die Herstellung und Lieferung der Lager übernommen. Die Versuche wurden von der

Stadt Düsseldorf, dem Land Baden-Württemberg, den Verfassern und von der ME gefördert...".

Versuche wurden auch im Zusammenhang mit der neuartigen Querschnittsform der Hochstraße notwendig. Am Modell 1:50 unternahm man Dehnungsmessungen in Hinsicht auf Torsion und Plattenwirkung am Institut für Spannungsoptik und Modellmessungen der TH Stuttgart. Baurat Hans-Joachim Ernst, Düsseldorf, selber am Bau der Hochstraße Jan-Wellem-Platz beteiligt, berichtet darüber: (H.J. Ernst, D. Feder, Konstruktion, Berechnung und Modellversuche für einen ungewöhnlichen Spannbetonquerschnitt. Hochstraße "Jan-Wellem-Platz" in Düsseldorf, in: Der Bauingenieur 37, Heft 11, S. 401-408).

Die laufenden Versuche und ihre Ergebnisse werden zwischen Gutachtern, Versuchsleitern und Vertretern des Hochbauamts Düsseldorf in Stuttgart und Esslingen direkt besprochen, so z.B. am 06.12.1960 und 16.12.1960 (Bauakten, a.a.O.). Die am 18.10.1960 durch Auberlen vorgelegte Projektbeschreibung von Baurat Bauer läßt das jetzt kurz vor der Realisierung stehende Projekt Hochstraße Jan-Wellem-Platz detailliert erkennen: Linienführung und Bauteillängen liegen fest, ebenso die für Stützen und Überbau einzusetzenden Materialien, die Art der Lager, die Baugestalt von Stahlstützen und Betonträger mit dem einfachen, bzw. 2-fachen Wellenprofil (auch als sinusförmige Doppelkurve bezeichnet), Geländerausführung mit vorgespannten Stahlseilen, die Profilerweiterung jenseits der Geländer zum Schutz gegen die Oberleitungen der Rheinbahn. Für die Ausführung des "fugenlosen Spannbetonbauwerkes" mit maximaler Stützweite von 25 m, 5 % Rampen- und 1 % Hochstraßensteigung sowie 45 cm starken Querträgern in 3 m Abstand und nach oben gegabelten Stahlstützen im Hauptarm belaufen sich die projektierten Kosten lt. Stand vom 18.10.1960 auf 6,8 Mio DM für die Hochstraße, ca. 9,5 Mio DM für die Fußgängerüberführungen, ca. 1,9 Mio DM für die Grabbeplatz-Tiefgarage und ca. 22,25 Mio DM für sämtliche Straßenbaumaßnahmen

im Bereich Jan-Wellem-Platz, insgesamt etwa 49 Mio DM mit allen Folgeprojekten. Als Fertigstellungstermin wird für die Hochstraße das Frühjahr 1962 genannt. Die Mitte 1959 ermittelten Kosten für den Tunnelleinschnitt nach dem Steffensplan hatten ca. 7 Mio DM betragen, die damals geschätzten Hochstraßen-Kosten noch 5,5 Mio DM. Jetzt, Ende 1960, liegen Tunnelkosten und Hochstraßenkosten fast auf der gleichen Höhe.

Ein eher am Rande liegendes Problem wird am 08.03.1961 endgültig gelöst: Die Beleuchtungsfrage, einmal zur Sicherheit des Verkehrs unabdingbar wichtig, zum anderen aber in Tamms Überlegungen wohl auch ein ästhetisches Element zur Hervorhebung der von ihm intendierten Eleganz und Leichtigkeit - "entmaterialisieren" - der Konstruktion, hatte immer einmal wieder die Projektgruppe des Hochbauamtes Düsseldorf beschäftigt: So am 08.03.1961, wo eine Nachricht an Lichtplaner Dinnebier (Firma "Licht im Raum", Düsseldorf) geht im Zusammenhang mit Überlegungen, den Tausendfüßler anzustrahlen, des Inhalts, daß man keine Beleuchtungskörper an den Stützen wolle. Am 08.08.1961 wird entschieden, daß man Beleuchtungskörper auf der Hochstraße selbst wolle, am 22.08. scheiden auch die um diese Zeit häufiger verwendeten Handlaufleuchten, die in die jeweilige Geländerkonstruktion integriert wurden, für die Hochstraße Jan-Wellem-Platz aus. Es ist auch von Versuchen der Firma "Licht im Raum" die Rede, die Hochstraße von unten mit "kleinen Pilzleuchten" zu illuminieren. Am 01.09.1961 verwirft Tamms die Pilzbeleuchtung und erwägt "Leuchtfrösche im Gehweg". Sogar das 1:50-Modell war lt. Besprechung vom 08.08.1961 bereits zu Beleuchtungsversuchen unter Mitwirkung der Stadtwerke herangezogen worden.

Endgültig installiert werden dann, ähnlich wie bei der Stadtautobahn im Bereich des "Heerdter Dreiecks" (vgl. Beyer, Erwin/Thul, Heribert, Hochstraßen. Planung, Ausführung,

Beispiele, Düsseldorf 1960. Hier zitiert nach der 2. Auflage 1967, S. 58) für den Autoverkehr hohe Lichtmasten, die die Leuchtebene weit über der Fahrbahn anordnen (s. Beyer/Thul, a.a.O., S. 12 u. 204). Auch die Zone unterhalb des Überbauprofils der Hochstraße wird von unabhängig von der Brückenkonstruktion gesetzten, kleineren Lichtmasten erhellt, die in einem eiförmigen Leuchtkörper enden.

### 3. Bauabwicklung

Die Bauarbeiten wurden am 05.01.1961 begonnen. Als Ergebnis der beschränkten Ausschreibung war unter der Führung der Firma Dyckerhoff und Widmann AG ein Konsortium mit der Beton- und Monierbau AG, der Rhein-Ruhr-Bau GmbH und der Firma Ed. Züblin gebildet worden. Dieses Konsortium war eine Bietergemeinschaft mit der aus fünf Stahlbauunternehmen ausgewählten Firma Eikomag in Düsseldorf-Benrath eingegangen, die die Stahlstützen fertigen sollte (von denen einige aus Gründen des Termindrucks dann allerdings von dem Düsseldorfer Stahl- und Brückenbauunternehmen Hein, Lehmann und Co. übernommen wurden). Wichtig war noch die Maschinenfabrik Esslingen, die die Neotopflager herstellte.

Der Baubeginn war zwar für den Januar 1961 festgelegt worden, eine unzulässige Änderung der Festpunkte für die Brücke jedoch erforderte eine Neuberechnung der Stützenstatik, die Stütze 11 mußte nun für höhere Kräfte ausgelegt werden. Am 13.04.1961 fand eine Besprechung zwischen Gutachtern, Prüfingenieur und der Arbeitsgemeinschaft Hochstraße statt, bei der sich eine Verstärkung der Stützen im Gefolge der Übertragung der Versuchsergebnisse in Stuttgart auf die Art der Bauausführung als notwendig erwies. Am 29.03.1961 hatte sich herausgestellt, daß die Stütze 11 unterdimensioniert war. Später, nämlich Anfang 1963, sollte sich durch Abplatzschäden

?



als Indiz herausstellen, daß die Festpunkte der Hochstraße nicht, wie berechnet, zwischen Stütze 10 und 11, sondern zwischen 12 und 13, bzw. 13' lagen. Dies verzögerte den Produktionsbeginn der Stützen um 5 Monate auf Juni 1961. Am 17.05.1961 hatte die Stahlbaufirma Eikomag rund 285 t Stahlbleche von 40 bis 130 mm Stärke in der Güte St 52, bzw. HSB 50 bei Phönix-Rheinrohr bestellt. Im Juni begannen die Bauarbeiten für die Hofgartenrampe. Um die Lieferung der Stahlstützen zu beschleunigen, übernimmt die Firma Hein, Lehmann u. Co. von der unter Zeit- und Organisationsdruck geratenen Eikomag die Fertigung der Stützen H 10 und H 11. Nach der Kranmontage der ersten Stützen läuft der erste Betonierabschnitt vom 01.08. bis 01.10.1961 im Bereich der Gabelung der Hochstraße, wo auch bei Stütze 11 der konstruktive Festpunkt des Systems berechnet worden war, das den Überbau als Durchlaufträger über viele Felder ausbildet. Die Stützen 10 und 11 waren dabei oben und unten fest eingespannt, 12, 13 und 14 auf den Nebenbahnen und 8 und 9 der Hauptbahn sind nur unten eingespannt und oben gelenkig gelagert. Alle anderen sind unten mit 2 Neotopflagern und oben mit Stahlkugelgelenken gelagert. Bis zur Verzweigung der "Trompete" weist der Hauptarm Y-förmige Gabelstützen und Querträger auf, die Arme mit ihrem einfachen Sinusprofil werden von den von Tamms formulierten "konischen Scheibenstützen" getragen. Besondere Sorgfalt wurde auf die Qualität der Schalung für den Betonguß des Brückenüberbaus verwendet: Fünf Meter lange, 8 cm breite Bretter wurden ohne durchgehenden Querstoß auf genagelte Holzbinder in Form des Brückenprofils in Schiffsplankenverband aufgebracht und ermöglichten die noch heute wahrnehmbare, "fließende" Untersicht der Hochstraße. Ein - ursprünglich von der Rheinbahn geforderter - Isolieranstrich kam nicht zustande: er hätte die sehr ästhetische Oberflächenstruktur in nachteiliger Weise verwischt.

Auf der Baustelle gemischter Beton wurde mit stündlicher

Kapazität von 15 cbm mit einer hydraulischen Betonpumpe an den jeweiligen Verarbeitungsort gefördert. Der Stahlbeton erreichte Festigkeitswerte von bis zu  $B=600$ . Um das zu erreichen, wurde ein Betonlabor auf der Baustelle errichtet, das ständig die zu verwendenden Materialien prüfte und den Feuchtigkeitsgehalt in der Luft und in den Zuschlagsstoffen maß, weil davon die Festigkeit des fertigen Betons abhing. Es gab keine Unterbrechungen beim Betoniervorgang, "infolgedessen sieht man am fertigen Werk kaum Arbeitsfugen; das Bauwerk wurde buchstäblich in einem Guß hergestellt und wirkt auch jetzt wie "aus einem Guß". (Tamms, Friedrich, Verkehrsarchitektur. Schriftenreihe Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW. Stadtentwicklung Städtebau, Band 2.017, Düsseldorf o.J., S. 51). Auberlen und Beyer liefern hierzu die technischen Erläuterungen: "Beim Normalquerschnitt faßte ein laufender Meter der Brücke ca. 9,5 cbm Beton. Um einen ständigen Anschluß 'frisch auf frisch' zu gewährleisten, wurde dem Beton ein Verzögerer zugesetzt. Er war so dosiert, daß das Abbinden erst nach ca. 8 Stunden einsetzte. Gerade in der bis zu 20 m breiten Überbaugabelung konnten dadurch gute Anschlußstellen in der Untersicht erreicht werden" (Auberlen/Beyer, Hochstraße Jan-Wellem-Platz, Düsseldorf, eine Hochstraße in der Innenstadt, in: Straße und Autobahn, Heft 9, 1962, S. 339).

Ende September 1961 war die Gabelzone betoniert, Mitte Oktober begann man an der Berliner Allee. Am 22.10.1961 war von Tamms, der bereits jetzt Vorarbeiten an einer Veröffentlichung über die Hochstraße Jan-Wellem-Platz anregt, (wie zuvor für die "Stadtautobahn" Düsseldorf westlich der Nordbrücke geschehen) ein "Tag der offenen Tür" für die ja nicht unumstrittene Hochstraße geplant worden. Probleme der Baustellensicherung verhinderten dies.

Am 24.10.1961 fertigt die Eikomag ein Probegeländer an. Am 1:1-Modell auf dem städtischen Betriebshof des Amtes 66, dem Karlshof, wurde die endgültige Form festgelegt, für die die Eikomag am 24.11.1961 einen Entwurf vorlegt. Durch die in ca. 2 m Abstand stehenden Pfosten wurden als Holme auf 2 Ebenen Stahlseile gespannt, die aufprallende Fahrzeuge abfedern sollten. Am 26.01.1962 wurde als Eröffnungstermin der Hochstraße der April desselben Jahres ins Auge gefaßt, am 03.04.1962 hatte die routinemäßige Baubesprechung bereits die Fahrbahnasphaltierung zum Inhalt. Am 30.04.1962 lagen bereits die Reden- und Pressetexte für die für den Beginn der für Düsseldorf wichtigen "Drupa" (Druck und Papier) Messe geplante Freigabe der Hochstraße am 05.05.1962 vor, den Tag, an dem sie nach knapp 1 1/2-jähriger Bauzeit auch eröffnet wurde. Oberbürgermeister Peter Müller nahm die feierliche Durchschneidung des Bandes vor.

## II. Beschreibung

Das insgesamt etwa 670 m lange Brückenbauwerk der Hochstraße Jan-Wellem-Platz entspringt im Zuge der Hofgartenstraße nach Süden führend über eine Rampe der ebenerdigen Fahrbahn in Höhe der von Osten einmündenden ehemaligen Goltstein- heutiger August-Thyssen-Straße. Bereits nach 33 m Rampenlänge erhebt sich die Brücke frei über Grund bis zum ersten, gabelförmigen Pfeiler nach etwa 20 m. Bis zu ihrem 232 m weiter südlich liegenden Verzweigungspunkt in zwei Fahrtrichtungen weist die Hochstraße einen doppelwellenförmigen Querschnitt auf. In die inneren Seitenflanken einer jeden der beiden Wellen greift die in Form eines Y nach oben gegabelte, kastenförmige Stahlstütze ein. Das bewegliche Auflager dieser Pendelstützen besteht aus einem Punktlager in Stahlguß. Das untere Gelenk der Stützen (außer Stütze 10, 11, 9, 8, 12', 13, 13', 14 und 14') besteht aus je zwei Neotopflagern, die hier eine

ihrer ersten Anwendungen erfuhren. Der Hauptstrang der Hochstraße mit ihren drei Fahrbahnen weist eine Gesamtbreite von 12,9 m bei einer Fahrbahnbreite von 10,5 m (je Fahrbahn 3,5 m) auf. Ein 33 cm hoher Schrammbord begrenzt die Fahrbahn, nach außen hin folgt beidseitig das aus in drei Metern Abstand stehenden Stahlpfosten 80:120 mm gebildete Geländer, das in 47 und 90 cm Höhe als Holmen vorgespannte Stahlseile aufweist. Die äußere Gesimshöhe beträgt 45 cm, die Bauhöhe des Überbaues insgesamt nur 1 m an den Wellenbergen und lediglich 45 cm in der Mitte.

Unter dem Hauptstrang der Hochstraße sind in rund 3 m Abstand 30 cm starke Querrippen angebracht, um Torsions- und Biegesteifigkeit des sehr knapp dimensionierten Brückenquerschnittes zu gewährleisten. Etwa auf der Höhe des südlichen Endes der sog. "Tucht-Insel" gabelt sich das Bauwerk in zwei je zwei Fahrbahnen von 7,5 m Breite umfassende, nach Südosten in die Immermannstraße und nach Süden in die Berliner Allee führende Seitenarme. Der 117 m lange Südost- und der 110 m lange Südark hat eine einfache Sinuskurve zum Querschnitt. Nach der Gabelung haben die Stahlstützen einen schlanktrapezförmigen Umriß. Die in Sichtbeton gehaltene Untersicht der Brücke zeigt die durchlaufend montierte Schalungsstruktur in Schiffsplankenverband ohne Querstöße. Die Beleuchtung der Hochstraße erfolgt mit unabhängig von der Brückenkonstruktion aufgestellten Lichtmasten ebenso wie die des Niveaus unterhalb, das durch kleinere Lampen auf Rundmasten erhellt wird.

### III. Bewertung

#### 1. Rahmenbedingungen

Die Hochstraße Jan-Wellem-Platz ist das Ergebnis einer seit Ende der 1940er Jahre sich schrittweise formulierenden planerischen Neukonzeption der Verkehrsführung in der Düsseldorfer Innenstadt. Das dem Stadtplaner Tamms zu verwinkelt erschei-



nende Quartier östlich der Königsallee wurde mit der 1960 vollendeten Neuanlage der Berliner Allee durchschnitten. Durch Fortbestehen der sog. "Tucht-Insel" an ihrem Nordende war ihre Verbindung zum Hofgarten und in den Düsseldorfer Norden nur durch eine östliche Verschwenkung zu erreichen. Vom Bahnhof her erreichte die als große Allee ausgebaute Immermannstraße die Berliner Allee in ihrem Nordende von Osten her. Ihre Fortsetzung über oder unter dem Bahnhof nach Osten war damals noch geplant, kam aber nie zustande. Im Nordwesten der Tucht-Insel wurde zugleich mit der Hochstraße als zentraler Halteplatz zahlreicher Nahverkehrslinien der Jan-Wellem-Platz geplant und gebaut. Neben dem Problem der Erreichbarkeit der Berliner Allee durch den Individualverkehr von Norden her entstand damit die Frage nach der hindernisfreien Disposition der öffentlichen und der von Individualfahrzeugen gebildeten Verkehrsströme, die bei niveaugleicher Überkreuzung beider als nicht gewährleistet erschien. Von daher boten sich als Lösungen einmal die Anlage eines Tunnels, zum anderen aber der Bau einer Hochstraße an.

Vorbilder für letztere (allerdings auch für ersteren) existierten bereits in den Vereinigten Staaten von Amerika, deren weitaus höheren individuellen Motorisierungsgrad das Wirtschaftswunder-Deutschland der späten 50er Jahre für sich ebenfalls anstrebte. Zwar unterstrich Tamms (s. Teil I, Planungsgeschichte) die Notwendigkeit leistungsfähiger Knotenpunkte des öffentlichen Personen-Nah-Verkehrs an der unmittelbaren Peripherie der Innenstadt, postulierte und praktizierte aber in auch heute noch herrschender Dualität der Verkehrskonzepte gleichzeitig die Erschließung der City für den Kfz-Individualverkehr. Es gelang ihm, die politische Vertretung der Stadt gegen die von der Verwaltung selbst erwogene und auch von unabhängiger Seite (Steffens-Plan) vorgetragene Tunnel- oder Einschnittlösung für den Bau einer Hochstraße zwischen Hofgarten, Berliner Allee und Immermannstraße zu ge-

winnen. Besonders die damit verbundene Beschneidung und Abschnürung des Hofgarten-Areals und seiner Wasserflächen (auch durch die Anlage des Jan-Wellem-Platzes) erregte ungewöhnlich heftige öffentliche Kritik (vgl. Teil I, Planungsgeschichte). Es gelang aber mit verhältnismäßig geringen Korrekturen, den Hochstraßenplan durchzusetzen.

## 2. Planurheberschaft

Für die Planung des Bauwerkes wurden auf Betreiben der politischen Vertretung, aber wohl auch nach den Vorstellungen von Tamms selbst, renommierte auswärtige Gutachter und Berater zugezogen. Nach der Aussage des Gutachters Fritz Leonhardt (Brief an Landesdenkmalamt vom 27.08.1991) stammen aber essentielle gestalterische Festlegungen für die Formgebung der Hochstraße von Tamms selbst. "Die Entwürfe wurden in gemeinsamen Besprechungen beraten. So entstanden wohl auch die Querschnitte der Hochstraße Jan-Wellem-Platz in einer solchen Besprechung, wobei die Anregung zum Wellenprofil nach meiner Erinnerung eindeutig von Prof. Tamms ausging." Neben einer möglichst "schwerelosen" Erscheinungsform des Brückenüberbaus scheinen auf Tamms auch Materialwahl und Gestaltfestlegung der Stützen zurückzugehen. Prof. Leonhardt (Brief vom 27.08. d.J.): "Sein weiteres Ziel war, die Stützung mit möglichst wenig Materie zu machen. Tamms sprach von Entmaterialisierung. So ging auch letztendlich die Wahl von Stahl für die Stützen auf Tamms zurück." In den umfangreichen Bauakten im Stadtarchiv Düsseldorf findet sich in den zahlreichen Protokollen der in engem Turnus über viele Monate hinweg abgehaltenen Baubesprechungen nichts, was dieser Interpretation widerspräche. So hat die Hochstraße Jan-Wellem-Platz in den wesentlichen Zügen ihrer Erscheinungsform als Entwurf von Friedrich Tamms zu gelten.

Auch weitere Fragen, wie die Gestaltung des Geländers, für das Tamms schon früh (Besprechung vom 30.09.1959) eine Betonung der Horizontalen verlangt und die Art der Beleuchtung gehen in ihrer grundsätzlichen Festlegung auf den Stadtplanungs-Beigeordneten zurück. Die Frage einer Ausleuchtung der Untersicht der Hochstraße scheint eine über ihre funktionale Bedeutung hinausgehende Beachtung gefunden zu haben, möglicherweise ein Indiz dafür, daß Tamms die Gestalt der Brücke für eine ästhetisch gelungene Lösung hielt.

### 3. Lösung technischer Probleme

Im Rahmen der gestalterischen Vorgaben galt es nun, für ihre Umsetzung in die Konstruktion ingenieurtechnische Lösungen zu finden. Dafür war in Düsseldorf eine besonders günstige Ausgangssituation geschaffen: Eine größere Zahl von Hochstraßen- und Brückenprojekten hatte zu einer Zusammenarbeit zwischen den auch an der Hochstraße Jan-Wellem-Platz tätigen Beteiligten geführt. Planungsdezernent Tamms und der Leiter des Brückenbauamtes Beyer, Prüffingenieur Grassl und die Gutachter Leonhardt und Wintergerst hatten an den Hochstraßen Düsseldorf-Benediktusstraße, Prinzen-Allee, -Werstener Feld und -Pariser Straße im Zeitraum zwischen 1958 und 1960, also noch vor dem Bau der Hochstraße Jan-Wellem-Platz, eng zusammengearbeitet und dabei auch eine Reihe technischer Problemlösungen weiterentwickelt. Dazu zählt vor allem das sog. "Neotopflager" über dessen Werdegang im Zusammenhang mit Projekten der Landeshauptstadt Düsseldorf in der Fachliteratur wiederholt berichtet wird. (Leonhardt, Fritz, Baumeister in einer umwälzenden Zeit, Stuttgart, 1984, S. 172; Leonhardt, Fritz/Andrä, Wolfhardt, Stützungsprobleme der Hochstraßenbrücken, in: Beton- und Stahlbetonbau, Juni 1960, S. 11; Andrä, Wolfhardt/Leonhardt, Fritz, Neue Entwicklungen für Lager von Bauwerken, Gummi- und Gummitopflager, in: Die Bau-

technik 39, 1962, Heft 2, S. 37-50, u.a.)

Die Hochstraße Jan-Wellem-Platz stellt nicht das erste Anwendungsbeispiel für Neotopflager am Fuße der Pendelstützen dar, dies war in Düsseldorf die Hochstraße Pariser Straße sowie die Hochstraße Werstener Feld, beide 1959/60, ist jedoch eines des frühesten Beispiele. An den Versuchen an der Stuttgarter Technischen Hochschule, die zur Entwicklung dieses Lagertyps führten, war die Stadt Düsseldorf maßgeblich finanziell beteiligt.

Insgesamt ist die Hochstraße Jan-Wellem-Platz zusammen mit den o.g. Hochstraßen Beleg einer für den Rahmen der BRD bemerkenswert frühen Aktivität beim Bau von Hochstraßen überhaupt. In einem grundlegenden Aufsatz zum Thema Hochstraße benutzt die Zeitschrift "Der Architekt" (10, 1960, S. 307-312) neben einem Münchener und einem Kölner Beispiel ausschließlich Düsseldorfer Bauten und Projekte, um die Verbreitung dieses aus den USA übernommenen innerstädtischen Straßentyps in Deutschland zu dokumentieren. Auch für die Verwendung des seit 1886 patentierten und 1935 auch sog. "Spannbetons" ist die Hochstraße Jan-Wellem-Platz ein hervorragendes Beispiel. Ohne diese Technik wäre die zwischen 0,45 und 1 m variierende geringe Bauhöhe des Fahrbahnträgers gar nicht denkbar gewesen. Daß dieses Verfahren nicht ohne Probleme war, zeigen die schwerwiegenden in den letzten Jahren aufgetretenen Schäden an der Hochstraße Pariserstraße. Handwerklich-technisch hervorzuheben ist schließlich die für die heutige Untersicht, vor allem im Fußgängerbereich des Martin-Luther-Platzes/Schadowstraße wichtige Qualität der Schalung während der Bauzeit, die der Betonoberfläche eine den Schwüngen der Hochstraße folgende, biegsame und fließende Erscheinungsform verleiht.

#### 4. Denkmaleigenschaft

Aus den genannten Gründen handelt es sich bei der von 1961 bis 1962 errichteten Hochstraße Jan-Wellem-Platz vom Anfang



des Bauwerkes an der nördlichen Rampe im Zuge der Hofgartenstraße bis zum Beginn der Rampen in Immermannstraße und Berliner Allee um ein Denkmal im Sinne des § 2 Absatz 1 Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen.

An ihrer Erhaltung besteht ein öffentliches Interesse, da die Brücke bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen sowie für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse ist. Sie ist ein frühes deutsches Beispiel der planerischen Reaktion auf die in Europa beginnende Entwicklung der Massenmotorisierung in Abhängigkeit von Vorbildern, die in den USA bereits seit der Mitte der 30er Jahre realisiert worden waren. Sie steht als markantestes architektonisches Einzelglied in engem Zusammenhang mit der durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges bedingten städtebaulichen Neuordnung der Düsseldorfer Innenstadt mit ihren Neudurchbrüchen von Berliner Allee und Immermannstraße, die sie verkehrlich untereinander und nach Norden hin verknüpft. Ihre Konzeption und Planung zusammen mit dem Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs Jan-Wellem-Platz ist ein bedeutender Punkt der Düsseldorfer Stadtgeschichte, da sich an ihr ein deutlich artikulierter Bürgerprotest gegen die schwerwiegenden Veränderungen im überlebenden Stadtgefüge artikuliert.

Die Hochstraße stellt auch ein Zeugnis für das formgebende Wirken des damaligen Stadt- und Landesplanungsdezernenten Friedrich Tamms dar, dessen Nachkriegstätigkeit das gesamte Gesicht des Düsseldorfer Zentrums, ähnlich dem anderer deutscher Großstädte durch vergleichbare Planerfiguren gemäß damals vorherrschender Planungsvorstellungen veränderte. Sie spiegelt auch das zeittypische Konzept einer gleichzeitigen Erschließung der Innenstadt durch öffentlichen Personennahverkehr und Individualverkehr wider.

Für die Erhaltung der Hochstraße Jan-Wellem-Platz liegen künstlerische, wissenschaftliche und städtebauliche Gründe vor. Die Gestaltungsqualität des Brückenbauwerkes hebt sich mit der Leichtigkeit ihrer Formgebung (ihrer "Entmaterialisierung", um den Begriff von Tamms aufzugreifen) wie der Eleganz in Grundriß, Aufriß und Querschnitt, mit ihren "kontinuierlich geführten Kurven höherer Grade", ihrer einfach und doppelt sinusförmig geschwungenen Untersicht und ihrer geringen Bauhöhe von dem Gros der gleichzeitig, aber auch später ausgeführten innerstädtischen Hochstraßen positiv ab.

Technikgeschichtlich ist sie als frühes Beispiel der Verwendung des neu entwickelten Neotopflagers von Bedeutung sowie als Exempel der Anwendung von Spannbeton zu Bauwerken äußerst leichter Erscheinungsform und als ästhetisch gelungener Anwendungsfall sorgfältig geschalteten Sichtbetons. Den hier eingeschlagenen Weg zur Bewältigung von Verkehrsaufgaben in Form einer Hochstraße einmal vorausgesetzt, erscheint die Brücke von der Vielzahl der möglichen Standorte her in Augenschein genommen, als eines der ästhetischsten Bauwerke dieser Art. Nach gegenwärtiger Erkenntnis hat es außer der sehr viel schwerer wirkenden, allerdings auch doppelt so breiten Berlin-Wilmersdorfer Brückenkreuzung Schmargendorf von 1959/60 (Thul/Beyer, Hochstraßen, a.a.O, S. 120) mit einer Bauhöhe von über 2 m so gut wie keinen vergleichbaren Nachfolgebau bedeutender Ausprägung gegeben. (Lt. Mitteilung von Prof. Leonhardt von Sept. 1991 befindet sich ein Beispiel neuen Datums in Saudi-Arabien). Dies könnte möglicherweise mit den relativ hohen Baukosten der Düsseldorfer Hochstraße von 980,-- DM pro Quadratmeter zusammenhängen. Beim gegenwärtigen Stand der Kenntnisse ist es aber durchaus möglich und wahrscheinlich, daß es eine größere Zahl von Nachfolgebauten dieser in vielen Standardwerken vorgestellten Hochstraße Jan-Wellem-Platz gibt.

Föhl

( Axel Föhl )