

Düsseldorf, Hochstraße „Tausendfüßler“

Planungsgeschichte

Der „Tausendfüßler“ ist ein von der Bevölkerung vergeben Name für die 1961-62 erbaute Autohochstraße in Düsseldorfs Innenstadtbereich, die 1960 vom Stadtrat beschlossen wurde und im Zuge umfangreicher Umbaumaßnahmen des Düsseldorfer Zentrums (1954-62) errichtet wurde. Die Hochstraße war ein wichtiges Bindeglied der Nord-Süd-Verbindung der Stadt. Unter ihr wurde eine Straßenbahnlinie angelegt. Der Bau führte über den Jan-Wellem-Platz mit einer Gesamtlänge von 414 Metern. 1993 wurde der Bau, wie auch das angrenzende Dreischeidenhochhaus, in die Liste der denkmalgeschützten Bauwerke eingetragen. Die Hochstraße wurde 2013 vollständig rückgebaut.

Eingriff in die Stadtstruktur

Die Idee der Neugestaltung des Jan-Wellem-Platzes und des Gustaf-Gründgens-Platzes führte ab 2000 zu einer Neuplanung des Umfeldes mit dem Projekt „Kö-Bogen“ – des Düsseldorfer Architekturbüros Ingenhoven Architekten. Auslöser des Rückbau-Prozesses war der 1999 beschlossene U-Bahn-Bau am Jan-Wellem-Platz und die Frage, wie der Platz mit dem dadurch entstehenden Wegfall der Straßenbahn neu genutzt werden könne. In Folge dessen kam es zur Entscheidung, die Hochstraße abzutragen und 2008 trat der Bebauungsplan „Kö-Bogen“ in Kraft. Nach einem Architekturwettbewerb wurde bis 2013 der Entwurf von Daniel Libeskind realisiert, das Umfeld wurde nach einem städtebaulichen Entwurf von Molestina Architekten und der Landschaftsarchitekten FSWLA umgestaltet.

Baugeschichte und städtebauliche Gestalt

Die Autohochstraße im Stadtzentrum Düsseldorfs, die im Mai 1962 eröffnet wurde, teilte sich auf in einen Hauptarm (mit der Verbindung Hofgartenstraße und Berliner Allee) mit 391 Metern Länge und einer Breite von 12,9 Metern sowie in dem Nebenarm (Abzweig Immermannstraße) mit 145 Metern Länge und einer Breite von 9,9 Metern. Zehn Y-förmige Stützen aus Stahl unter dem Bereich der Dreispurigkeit des Hauptarms und fünf mal fünf Standardstützen unter dem geteilten je zweispurigen Abfahrtsbereich trugen den aus Spannbeton erstellten Überbau. Die Hochstraße mit ihrer vergleichsweise dünnen Straßenplatte fügte sich trotz hoher Verkehrsbelastung filigran in das Stadtbild ein.

Aktuelle Debatte

2011 stellte die Stadt Düsseldorf den Antrag auf Abriss des Tausendfüßlers, der zunächst wegen fachlicher Bedenken durch den Landeskonservator der Stadt (Landes ...?) abgelehnt wurde. Er beantragte daraufhin im nordrhein-westfälischen Bauministerium einen Minister-entscheid. Zwischen 2006 und 2008 äußerten sich bereits vermehrt Initiativen und Verbände (wie der BDA und der AIV oder die Bürgerinitiative „Lott Stonn“) gegen den Abriss der Hochstraße. Der Abriss wurde dennoch im Juni 2012 vom Bauministerium genehmigt, durch die Stadt Düsseldorf Ende November 2012 vergeben und bis April 2013 vorgenommen. Der Abriss der Hochstraße hatte zur Folge, dass eine rege Debatte über die Denkmalwürdigkeit des Erbes der autogerechten Stadt vorangetrieben

wurde. In den aktuellen Diskussionen zum Erhalt oder Abriss von Hochstraßen wird der Düsseldorfer Tausendfüßler mit seinem Denkmalwert und der stadthistorischen Bedeutung immer noch als Referenzobjekt herangezogen.

Bauten



<u>Zeitschicht 2</u>	<u>Zeitschicht 3</u>
Erbaut 1961 - 1962 Architekt:: Friedrich Tamms Foto: Tausendfüßler und Dreischeibenhochhaus 1962 © Saskia Zeller	Abriss 2012- 2013 Foto: Y- Stütze des Tausendfüßlers und Dreischeibenhochhaus © GNU Freie Dokumentationslizenz

Quellen:

- Droste, Manfred; Fischer, Hagen (Hrsg.): Der Düsseldorfer Tausendfüßler, Düsseldorf 2015
- [https://de.wikipedia.org/wiki/Tausendf%C3%BC%C3%9Fler_\(D%C3%BCsseldorf\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Tausendf%C3%BC%C3%9Fler_(D%C3%BCsseldorf))
- <https://structurae.de/bauwerke/hochstrasse-jan-wellem-platz>