

dib düsseldorf im blick

Forum für Baukultur und Stadtentwicklung e.V.

www.duesseldorfimblick.de

28.05.2025

Sehr geehrte Frau Schneider,

Mitglieder und Vorstand des Vereins „düsseldorf im blick – Forum für Baukultur und Stadtentwicklung“ (dib) wenden sich wegen des Neubaus der Theodor-Heuss-Brücke (THB) an Sie. Aus der Presse haben wir erfahren, dass Sie als Kämmerin und Architektin die Verantwortung für den Neubau der Brücke von Herrn Kral übernommen haben.

Aktuell durchläuft eine Beschlussvorlage die Gremien, die den grundsätzlichen Ratsbeschluss einer Ersetzung der Theodor-Heuss-Brücke (THB) durch einen Neubau anstrebt.

Die Beschlussvorlage ist nach unserer Meinung fehlerhaft.

Es fällt auf, dass diese nicht dem für den Denkmalschutz und den Städtebau (Düsseldorfer Brückenfamilie) zuständigen Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung (APS) zugeleitet wird. Die Vorlage bedeutet mit dem vom Rat zu beschließenden Neubau eine Vorwegentscheidung des Wegfalls des Denkmalschutzes, für den eigentlich der APS zuständig ist.

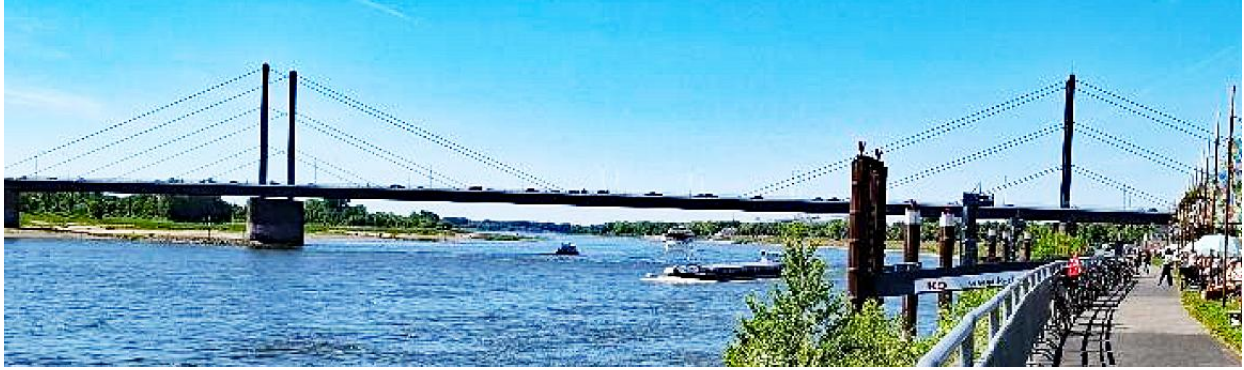
In dem Kapitel „Ausgangslage“ wird zwar der Denkmalschutz der Brücke beschrieben, aber mit keinem Wort wird die berühmte „Düsseldorfer Brückenfamilie“ erwähnt, die erst durch den Bau weiterer Brücken mit dem Schrägseilkonstruktionsprinzip der THB (Kniebrücke, Oberkassler Brücke, später Fleher Brücke, Flughafenbrücke) entstanden ist. Mit den ähnlich gestalteten Brücken entstand ein einmaliges städtebauliches Ensemble von Brücken, Stadt, Fluss und Landschaft, das verloren geht, wenn sich die neue Brücke nicht in die Brückenfamilie, die Stadt, den Fluss und die Landschaft einpasst.

Auch wird bei der Beschreibung der „entmaterialisierten Bauweise“ als deren Grund der sparsame Umgang mit Baustoffen ausgeführt, in Wirklichkeit war jedoch die Leichtigkeit der Brücke bewusst von Friedrich Tamms so angelegt, dass der Übergang in die niederrheinische Landschaft nicht durch ein massives Bauwerk versperrt wird.

Was den Denkmalschutz angeht, ist dessen Ablauf entgegen der Aussage der Beschlussvorlage kodifiziert. Es sieht mit der Behandlung des Denkmalschutzes so aus, wie es bei den Gaslaternen nach § 9 des neuen Denkmalschutzgesetzes letztendlich durch einen Ministerentscheid erfolgte: Es ist damit allerdings ein zeitliches Risiko verbunden. Die Stadt klärt mit dem Ratsbeschluss den Neubau der Brücke und damit den Wegfall des Denkmalschutzes, dann wird das Denkmalschutzverfahren mit entsprechender Zielsetzung in Gang gesetzt ,

Mit freundlichen Grüßen

Vorstand und Mitglieder des Vereins



dib düsseldorf im blick

Forum für Baukultur und Stadtentwicklung e.V.

www.duesseldorfimblick.de

Position von dib zur Theodor-Heuss-Brücke

dib empfiehlt dem Rat der Stadt Düsseldorf einen Grundsatzbeschluss über den Erhalt der „Düsseldorfer Brückenfamilie“ und deren Einbindung in den niederrheinischen Landschaftsraum zu treffen.

Die 1957 erbaute Theodor-Heuss-Brücke genügt heute nicht mehr den gestiegenen material- und verkehrstechnischen Ansprüchen und muss wahrscheinlich von Grund auf erneuert werden. Die Konstruktion als Schrägseilbrücke ermöglichte eine extreme Schlankheit aller Konstruktionselemente und wurde beispielhaft für alle folgenden Rheinbrücken in Düsseldorf entwickelt. Die Theodor-Heuss-Brücke gilt als Schlüsselbauwerk der Schrägseilbrücken in Deutschland und weltweit. Die Düsseldorfer Brückenfamilie prägt unverwechselbar das moderne Stadtbild von Düsseldorf und wird als Ensemble denkmalpflegerisch geschützt, wenn die bereits vorliegenden Anträge auf Eintragung der Kniebrücke und der Oberkasseler Brücke in die Denkmalliste von der Stadt Düsseldorf auch vollzogen werden.

Bei künftigen notwendigen Baumaßnahmen werden gestalterische und technische Lösungen in Abstimmung mit der Denkmalpflege in Einklang gebracht. Die harmonische Einbindung der Brückenkonstruktion in die Niederrheinlandschaft ist von besonderer Bedeutung.

Voraussetzung für eine adäquate Neuplanung mit Varianten für Sanierung und/oder Neubau ist ein Wettbewerb von renommierten Stadtplanern, Architekten, Landschaftsplanern und Konstruktionsbüros.

Begründung

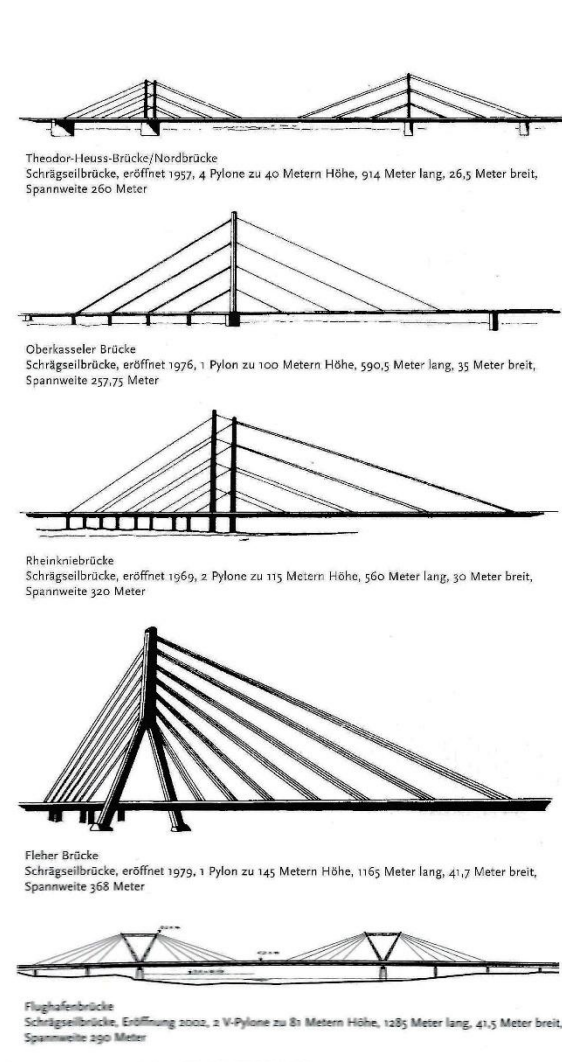
Die „Zukunftsstrategie Theodor-Heuss-Brücke“ mit dem Beteiligungsprozess und

die bisherige Variantenbewertung wird eher von technischen und wirtschaftlichen Kriterien getragen. Die Verkehrsverwaltung hatte 26 Varianten untersucht und diese auf vier reduziert. Diese wurden in einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt:

1. Neubau einteilige Brücke ohne ÖPNV (Straßenbahn)
2. Neubau zweiteilige Brücke mit ÖPNV (Straßenbahn)
3. Neubau Tunnel und Erhalt THB als Geh-/Radwegbrücke
4. Neubau Tunnel und Neubau Brücke

Die Verwaltung favorisiert den Abriss und Neubau einer breiteren Brücke mit ÖPNV -Straßenbahn. Die favorisierte Neubauvariante 2, die nicht dem Denkmalschutz und dem Charakter der Düsseldorfer Brückenfamilie entspricht, soll gemäß Beschlussvorlage im Frühjahr 2025 dem Rat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Die Varianten beziehen zwar das Einzeldenkmal TH-Brücke in den Entscheidungsprozess ein, sie berücksichtigen aber nicht den übergeordneten Zusammenhang der Brücke mit dem



niederrheinischen Landschaftsraum und die übrigen Brücken der „Düsseldorfer Brückenfamilie“. Zur ihr gehören inzwischen fünf Schrägseilbrücken, die zwischen 1957 und 2002 gebaut wurden. Die zeitlos wirkende Ästhetik dieser Verkehrsbauwerke bereichert die Flussansichten und macht die Stadtsilhouette unverwechselbar. Es gibt Bestrebungen, die Brückenfamilie als Weltkulturerbe zu beantragen. Der Wegfall der Schrägseilkonstruktion der Theodor-Heuss-Brücke würde die Aufgabe des Zusammenhangs der Düsseldorfer Brückenfamilie bedeuten. Die Theodor-Heuss-Brücke war mit dieser Fächerkonstruktion das Startbauwerk der nachfolgenden Brücken mit gleichen Konstruktionsmerkmalen wegweisend in Deutschland.

Oberstes Ziel der Stadt muss sein, das Stadtbild der Düsseldorfer Brückenfamilie beim Neubau der Theodor-Heuss-Brücke zu erhalten und die Einpassung des neuen, schlanken Brückenbauwerks in den beginnenden Landschaftsraum des

Niederrheins zu fordern.

Dazu wird empfohlen, dass der Rat der Stadt vorab einen Grundsatzbeschluss zur Düsseldorfer Brückenfamilie und der Einbindung in den Landschaftsraum trifft, der auch vom Denkmalschutz getragen wird. Unter Einhaltung dieses Beschlusses können dann die Varianten ausgearbeitet und dann auch nach technischen, wirtschaftlichen sowie denkmalwerten Kriterien bewertet werden.

Zum weiteren Vorgehen :

Zunächst muss durch unabhängige Gutachter und Fachfirmen geklärt werden, ob die TH-Brücke ganz oder in Teilabschnitten saniert und erhalten werden kann.

Sollte das Prüfergebnis ergeben, dass ein Neubau unbedingt erforderlich ist, sollte ein Wettbewerbsverfahren unter Beteiligung namhafter Architekten und Ingenieuren vorbereitet werden.

1 . In der Auslobung ist zwingend festzulegen, dass die neue Brücke der ursprünglichen Brückenaussage im Rahmen der dann denkmalgeschützten Brückenfamilie in Gestalt und Konstruktion grundsätzlich entspricht .

2. Eine bewusst filigrane Konstruktion soll sich harmonisch in die weite Niederrheinlandschaft einfügen.

3. Bei den Varianten muss die Lösung mit Straßenbahn wegfallen, da mit der Straßenbahn der Brückenquerschnitt um 13,00 m breiter und unförmig wird. So rücken im Bereich der Uerdinger Straße die Brückenzufahrten zu nah und störend an die Wohngebäude sowie die Brückentorhochhäuser (William Dunkel, 1929) heran.

Ein weiterer Brückenschlag mit Fortsetzung der Straßenbahn vom Messe-Arenabahnhof ins linksrheinische ist bereits geplant, so dass eine weitere Straßenbahnführung auf der TH-Brücke überflüssig wird . Dazu sind die Kosten für die komplexen Zufahrten des ÖPNV zur TH-Brücke kaum abzuschätzen.

Der notwendige ÖPNV über die Theodor-Heuss-Brücke kann weiter mit Bussen organisiert werden.

Bei der Entwicklung von Varianten sollte überprüft werden, inwieweit die vorhandenen Konstruktionselemente der Brücke wiederverwendet werden können oder ersetzt werden müssen. Sanierung und Neubau sollten abgewogen untersucht werden. Das gilt sowohl für alle Bauelemente der Brücke über dem Fluss sowie die dazu gehörigen Rampenbauwerke an Land.

Zur Erlangung einer innovativen, funktionalen und ästhetischen Lösung für die

Brückengestaltung im Sinne des Grundsatzbeschlusses, der Baukultur und des Ingenieurwesens fordert die ein Wettbewerbsverfahren unter Einbeziehung von Architekten, Ingenieuren und Landschaftsplanern.