

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Prof. Dr. Zöpel,

es lohnt sich zunächst einen kurzen Blick auf die Entstehung des Denkmalschutzgesetzes von Nordrhein-Westfalen zu werfen, das auf Grund einer Initiative aus dem Landtag entstand. Es ist ein Gesetz, welches den Schutz und den Umgang mit den Denkmälern weitgehend in die Hände der Kommunen legt. Ich halte dieses Gesetz, das unter Minister Zöpel mit Leben erfüllt wurde, nach wie vor für das Beste in Deutschland. Prof. Dr. Zöpel hat einmal formuliert: **Stadtentwicklung soll sich an der Bedeutung des Denkmals orientieren und nicht thematisieren, das Denkmal sei ein Hemmblock der Planung. Das ist eine kulturelle Grundentscheidung erhaltender Stadterneuerung.**¹

Vor diesem Hintergrund, den das Gesetz im Grunde reflektiert, halte ich grundlegende Korrekturen, wie sie offenbar die derzeitige Landesregierung vorsieht nicht zwingend erforderlich. Etwa dreißig Jahre war ich Mitglied in der Arbeitsgruppe Denkmalschutz des Deutschen Städtetages, in der kommunale Denkmalpfleger aus ganz Deutschland zusammenkamen und ich darf sagen, dass ich immer mal wieder um dieses Gesetz beneidet wurde. Die Städte haben auch jetzt schon bei qualifizierter personeller Ausstattung alle Möglichkeiten des sinnvollen Umgangs mit ihren Denkmälern. Konfliktfälle, die auf Ministerebene entschieden werden mussten, sind, bezogen auf die enorme Zahl der Erlaubnisvorgänge kaum vorhanden. Ich erinnere mich für Düsseldorf zwischen 1980 und 2017 nur an drei Fälle. Der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz dessen Vorsitzender Prof. Dr. Christoph Zöpel ist hat sich konsequenterweise gegen die Novelle des Denkmalschutzgesetzes ausgesprochen.² Prof. Dr. Zöpel hat den Vorsitz des Vereins übernommen und nach einer etwas unruhigen Phase geprägt, so dass er den Vorsitz demnächst nach fünf Jahren abgeben wird.

Sehr geehrte Gäste, schließen Sie bitte einen Moment die Augen und versetzen Sie sich bitte in die frühen 1980er Jahre auf die andere Rheinseite in die Mitte des Kaiser-Wilhelm-Ringes und schauen sie in Gedanken auf die Silhouette der Altstadt von Düsseldorf.

Was fällt ihnen da auf? Zum einen eine Blechlawine abgestellter Fahrzeuge auf dem unteren Rheinwerft, dann darüber vier Fahrspuren mit brandendem Verkehr, PKWs und LKWs aller Kategorien. Zum anderen in der Mitte eine Lücke, die aber ebenfalls von ruhendem Verkehr belastet ist. Abgase und Verkehrslärm konnte man bei ungünstiger Windrichtung bis über den Fluss spüren.

Und heute? Flanierende Menschen, belebte Gastronomie. Dahinter eine Wasserfläche von Wohn- und Geschäftsbauten eingefasst, ein renommiertes Museum. Menschen weit über Düsseldorf hinaus genießen diese Lage, die einem riesige Südwestbalkon gleichkommt.

Dass es zu dieser großartigen städtebaulichen Lösung gekommen ist, ist ursächlich Prof. Dr. Christoph Zöpel zu verdanken. Seine Entscheidung aus dem Herbst 1985, dass die bedeutsamen Bodenfunde im Bereich der ehemaligen

¹ Christoph Zöpel, Flächensanierungen – Erhaltende Stadterneuerung – Zukunft der Stadtkultur, in: Stadtansanierung in der Stadtentwicklungspolitik, Hg. Escher, Leyser-Droste, Ollenik, Reicher, Utku, Essen 2013, S. 71.

² Tobias Flessenkemper, Denkmalschutzgesetz NRW, in: Rheinische Heimatpflege 2/2021, 58. Jg., S. 101–114.

Dammstraße, dem heutigen Hafenbecken zu erhalten sind, setzte ein städtebaulich Planung in Gang die zunächst nicht abzusehen war.

Die Entscheidung von Minister Zöpel ist vor dem Hintergrund einer seiner Aussagen verständlich, die er im Vorwort zur ersten großen Archäologieausstellung Nordrhein-Westfalens machte: ***Nur der behutsame Umgang mit der historisch gewachsenen Umwelt gibt den Menschen die für seine Identitätsfindung erforderliche Orientierung, vermittelt ihm Geborgenheit, Wohlbefinden und damit Lebensqualität.***³

Wie Sie wissen, hatte die Stadt zunächst vor den Bereich der ehemaligen Dammstraße entsprechend einem Bebauungsplan mit zahlreichen Häusern zu bebauen, die zum Teil bereits entworfen waren. Bei dem Projekt der Bebauung an der Dammstraße handelte es sich um die Umsetzung des Ergebnisses eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs aus dem Jahre 1975. Ein Ziel des darauf fußenden Bebauungsplanes war es, eine der wenigen größeren, unbebauten Flächen der Düsseldorfer Innenstadt zu bebauen. Das andere Ziel stellte die Errichtung einer möglichst großen Tiefgarage dar, die eine zentrale Funktion innerhalb des projektierten, innerstädtischen Parkleitsystems übernehmen sollte.

Bei den von Oberbürgermeister Kürten in die Wege geleiteten Ausschachtungsarbeiten stieß man schnell auf die alten Hafens- und Bastionsmauern, die, wie in dem Buch „Stadt und Festung“ dokumentiert, erstaunlich gut erhalten waren. Sobald erkennbar war, was sich da im Verborgenen erhalten hatte, gab es auch aus der Bürgerschaft Stimmen, die einen sorgfältigen Umgang damit forderten. In der Folgezeit mehrten sich die Stimmen in der Öffentlichkeit, die den Erhalt des Bodendenkmals insgesamt, ein Überdenken der Stadtplanung und die Wiederherstellung des Hafengeländes mit Zitadelle forderten. Dies wurde insbesondere in einer Resolution der "Altstadt-Bewohner e.V." zum Ausdruck gebracht.⁴ Das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege war eingeschaltet worden und stellte die besondere Bedeutung der Funde für die Stadt fest. Eine Eintragung in die Liste der Bodendenkmäler war zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfolgt.

Es wurde aber schnell klar, dass der mit dem Investor „modernes Düsseldorf“ erarbeitete Bebauungsplan der Stadt nicht mehr umsetzbar sein würde, müssten die Mauern des alten Hafens erhalten bleiben.

Mit der Entscheidung des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege, die Oberste Denkmalbehörde, das Ministerium von Prof. Dr. Zöpel, mit dem Sachverhalt zu befassen, gab es einen neuen Impuls. Oberstadtdirektor Gerd Högener und der Städtebauminister Prof. Dr. Christoph Zöpel einigten sich darauf, als Grundlage für einen Ministerentscheid, Dr. Ing. Edmund Spohr und Dr. Heinz Cüppers, Direktor des Rheinischen Landesmuseums Trier, als neutralen, von beiden Seiten anerkannter Gutachter, den Auftrag zu erteilen, den Zustand der Denkmäler und deren Einbindung in die Tiefgaragenplanung zu untersuchen.

³ Archäologie in Nordrhein-Westfalen, Geschichte im Herzen Europas, Mainz 1990, S. 8

⁴ Jörg A.E. Heimeshoff, Die Renaissance eines Hafenbeckens – Recht und Bodendenkmal, in: Archäologie am Düsseldorfer Rheinufer, Die Ausgrabungen 1985 bis 1992, Hg. Maureen Carroll-Spillecke, Düsseldorf 1994, S. 25–26.

Mit dem nachfolgenden Ministerentscheid, dass die Funde an Ort und Stelle zu erhalten sind, wurden Alternativplanungen zum Bau der Tiefgarage notwendig. Es war zu ermitteln, wie die Mauern erhalten werden können und wie sie in ein neues städtebauliches Konzept zu integrieren sind. Richtungsweisend wurden hierfür die Untersuchungen und Pläne von Dr. Edmund Spohr, dem besten Kenner der Düsseldorfer Festungsgeschichte.

Auch nach der Entscheidung, dass die Bodenfunde zu erhalten sind, wurde Minister Zöpel mehrfach mit den Plänen beteiligt, so dass es zu der Ihnen auch aus der Publikation *Düsseldorf, eine Stadt zwischen Tradition und Vision, Die Altstadt im Wandel*, bekannten Lösung kommen konnte.⁵

Die Verbindung mit dem Rheinufertunnel ließ hier eine der bedeutendsten innerstädtischen Entwicklungen im Rheinland Realität werden, die im Ausland bewundert und auf der Weltausstellung EXPO 90 in Osaka große Beachtung gefunden hat.

Ich denke, es ist richtig, dass mit diesem Bauvorhaben, die Bodendenkmalpflege im Lande ein berechtigtes, größeres Gewicht bekam und ihre Belange nicht mehr geringgeschätzt werden, wie sich an manchen Stellen auch in Düsseldorf in der Folgezeit zeigte. Es freut mich, dass diese Jahrhundertleistung, die die Landeshauptstadt durch den Rheinufertunnel an den Rhein zurückgebracht und somit die Erweiterung des Grüngürtels von M. F. Weyhe den Blau-Grünen-Ring ermöglicht hat, mit der Hans-Maes-Medaille die höchste Auszeichnung für städtebauliche Denkmalpflege erfahren hat.

⁵ *Düsseldorf, eine Stadt zwischen Tradition und Vision, Die Altstadt im Wandel*, Bd. 3, Citadelle-Alter Hafener Berger Allee, Hg. Edmund Spohr, Hatto Küffner, Düsseldorf 2016, S. 100–122.