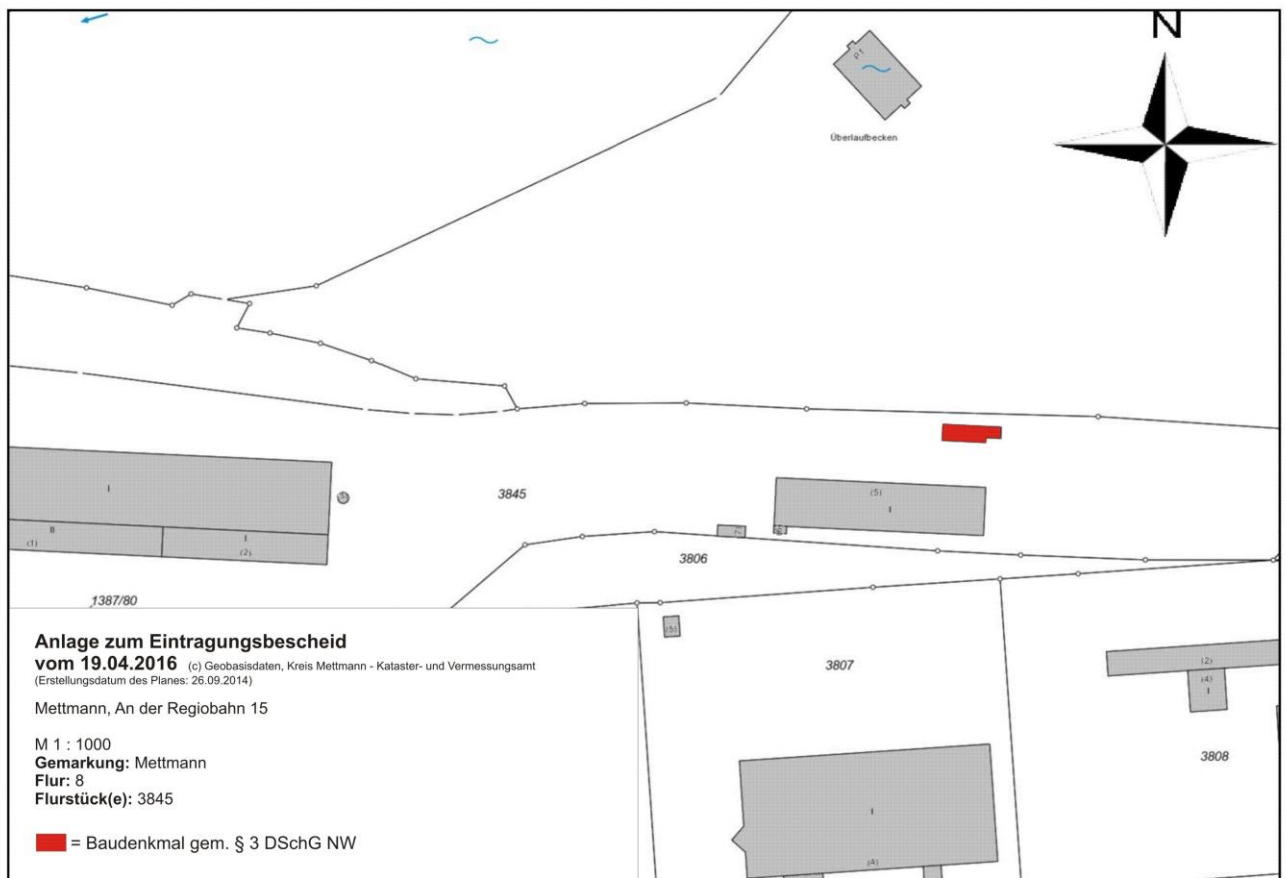


KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister Informationsvorlage Bauaufsicht und Denkmalschutz Schmitz, Elke öffentlich nicht öffentlich		Drucksachennummer 156/2016
Gremium: Ausschuss für Bauen und wirtschaftliche Betriebe	TOP-NR: 15	Datum: 14.09.2016
Eintragung eines Baudenkmals in die Denkmalliste der Stadt Mettmann Stellwerk "Mettmann-Ost"		
<u>Finanzielle Auswirkungen</u> Kosten Produkt Haushaltsjahr Folgekosten Haushaltsmittel stehen zur Verfügung ☐ ja ☐ nein Deckungsvorschlag		
<u>Anmerkung des Stadtkämmerers:</u>		
<u>UMWELTBELANGE</u> werden besonders berührt im Bereich: ☐ Abfall ☐ Wasserhaushalt ☐ Klima ☐ Boden ☐ Natur- und Artenschutz ☐ Emissionen / Immissionen		

Verwaltungserläuterung:Lage.

Das Stellwerk Mettmann Ost liegt östlich des ehemaligen Empfangsgebäudes des Bahnhofes Mettmann, das heute als Wohn- und Geschäftshaus genutzt wird (Baudenkmal). Der neue Haltepunkt an dieser Stelle heißt heute Mettmann-Stadtwald. Das Stellwerk liegt unmittelbar nördlich der Gleise an einer Böschung. Daran schließt nördlich der Stadtwald an. Südwestlich des Stellwerkes und der Gleise erstrecken sich diverse Bahngelände. Das Stellwerk entstand an der ab 1873 realisierten Rheinischen Eisenbahnstrecke, die von Düsseldorf über Mettmann, Wuppertal, Schwelm und Hagen nach Dortmund führte und dem Personen- und Güterverkehr diente. Anfang der 1990er Jahre, als der Güterverkehr auf der Rheinischen Strecke auf diesem Teilabschnitt weitgehend eingestellt wurde, baute man die Gleisanlagen in Mettmann stark zurück. Auch die Anzahl der Weichen wurde reduziert. Die verbliebenen Weichen und Signale wurden seitdem vom Stellwerk Mettmann Ost aus gestaltet.



Geschichte

Das Stellwerk Mettmann Ost wurde in den 1920er/30er Jahren im Osten des Bahnhofes Mettmann errichtet. Es entstand an der ab 1873 realisierten Rheinischen Eisenbahnstrecke, die von Düsseldorf-Derendorf über Mettmann, Wuppertal, Schwelm und Hagen bis Dortmund-Süd führte und dem Personen- und Güterverkehr diente. Anfang der 1990er Jahre, als der Güterverkehr auf der Rheinischen Strecke weitgehend eingestellt wurde, baute man die Gleisanlagen in Mettmann stark zurück. Auch die Anzahl der Weichen wurde stark reduziert. Die verbleibenden Weichen und Signale wurden seitdem vom Stellwerk Mettmann Ost aus geschaltet.

Funktional gehörte das Stellwerk Mettmann Ost lange zum Bahnhofs- und Gleissystem in Mettmann. Bis heute ist der inhaltliche Zusammenhang zwischen dem Stellwerk und dem Bahnhof in Mettmann bzw. dem Empfangsgebäude (Baudenkmal) mit dem benachbarten Toiletten- und Lampenhäuschen (Baudenkmal) anschaulich überliefert. Seit 1955 gab es auch einen Haltepunkt Mettmann Ost, der um 1991 stillgelegt und bis auf einen Bahnsteigrest zurückgebaut wurde. Der ehemalige Haltepunkt Mettmann-West ist heute noch als Haltepunkt Mettmann-Zentrum in Funktion. Heute betreibt die Regio-Bahn GmbH den Personenverkehr auf der Rheinischen Strecke – derzeit bis Mettmann Stadtwald.

Beschreibung

Es handelt sich um einen unmittelbar an den Gleisen errichteten längsrechteckigen zweigeschossigen Bau unter flachgeneigtem Dach, der im Südwesten und damit bahnseitig zurückgestaffelt wurde. In diesem zurückgesetzten Bauteil liegen bahnseitig der Hauptzugang zum Stellwerk sowie das Treppenhaus, das zur Hauptebene mit Fahrdienstleiterraum im Obergeschoss führt.



Das Erdgeschoss ist weitgehend geschlossen gehalten. Für die Belichtung sorgen die bauzeitlich erhaltenen kleinformatigen sprossierten Fenster, die in die horizontale Bänderung des Baus integriert sind. Im Obergeschoss öffnet sich der Bau mit drei größeren Fenstern – zwei Eckfenstern und einem mittigen Fenster, die in einer entsprechend breiteren Bänderung platziert sind. Der Bau verfügt über einen markanten umlaufenden Dachüberstand im Traufbereich.

Die horizontale Bänderung des Baus setzt sich aus roten Backsteinbändern und hell abgesetzten Putzbändern zusammen, die jeweils abwechseln und von unten nach oben breiter werden. Das Mauerwerk besteht aus Läuferschichten, die von horizontalen Binderschichten unterbrochen werden. Dadurch entsteht auch im roten Backsteinmauerwerk eine Bänderung.

Begründung des Denkmalwertes:

Der oben beschriebene Bau ist bedeutend für

1. die Geschichte des Menschen, da die Eisenbahn unser Leben grundlegend verändert hat. Als vor rund 150 Jahren die ersten Eisenbahnen gebaut wurden, war das neue Transportmittel zunächst umstritten. Die einen erwarteten sehnsüchtig die neue „bahnbrechende“ Erfindung, die anderen verunglimpften die rauchenden Dampflokomotiven als technische Ungeheuer. Fakt ist, dass mit der Eisenbahn erstmals Menschen und Güter in großen Mengen über weite Strecken relativ schnell befördert werden konnten. Zudem war der Eisenbahnanschluss immer ein wichtiger Impuls für die Stadtentwicklung und für den Ausbau der modernen städtischen Infrastruktur. Die sukzessiv immer dichter ausgebauten Eisenbahnnetze sind bis heute ein wichtiger Bestandteil unseres Lebens. Die Eisenbahn ist ein von vielen Menschen auch täglich genutztes umweltschonendes Transportmittel. Das Eisenbahnsystem mit seinen Eisenbahntrassen, Bahndämmen, Brücken, Empfangsgebäuden, Stellwerken etc. prägt unsere Landschaft bis heute maßgeblich. Die historischen Elemente dieser Bahnsysteme sind als markante historische Kulturlandschaftselemente anzusprechen.
2. die Geschichte / das Verständnis der Städte und Siedlungen, weil das Stellwerk Mettmann Ost über Jahrzehnte funktional als betriebstechnischer Komplementärbau zum System des Bahnhofes Mettmann gehörte. Insofern kommt dem Stellwerk innerhalb dieses Bahnhofssystems ortsgeschichtliche Bedeutung zu. Darüber hinaus ist das Stellwerk Mettmann Ost von regionalgeschichtlicher Bedeutung, da es funktionsgeschichtlich zum Denkmal „Rheinische Eisenbahn, Strecke Düsseldorf-Derendorf – Dortmundfeld im Bereich Gerresheim-Wuppertal“ gehört, das insgesamt 26 Bestandteile umfasst, darunter Empfangsgebäude, z. B. den Bahnhof Mettmann, Brücken, Viadukte, Tunnel und Stellwerke, wie z. B. das Stellwerk Dornap (Do). Das Stellwerk Mettmann Ost ergänzt die bereits denkmalgeschützten Stellwerke an der Strecke, wie z. B. das Stellwerk „OB“ von 1913 beim Bahnhof Mettmann-Zentrum (ehem. Bahnhof Neanderthal). Insgesamt zeigt sich so auf der Strecke anschaulich die Palette der Stellwerke unterschiedlicher Bauzeit und unterschiedlichen Stils.
3. die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse, weil das Stellwerk Mettmann Ost eindrucksvoll die Arbeitsverhältnisse und die große Verantwortung eines Fahrdienstleiters seit den 1920/30er Jahren zeigt.

Für seinen Erhalt und seine Nutzung liegen vor

- a. wissenschaftliche, insbesondere eisenbahngeschichtliche Gründe, weil es sich bei dem Stellwerk Mettmann Ost um einen qualitätvollen Stellwerksbau handelt, der mit seiner Übereckverglasung im Obergeschoss und dem darüber auskragenden Dachüberstand typische Elemente der Stellwerksarchitektur ausweist. Das Stellwerk zeigt exemplarisch auch den typischen Aufbau eines mechanischen Stellwerkes. Sowohl im Erd- als auch im Obergeschoss sind typische Elemente der technischen Ausstattung erhalten. Generell lässt sich zur Funktion von Stellwerken festhalten, dass hier in der Regel in einem turmartigen Bau die Stellvorrichtungen für Weichen und Signale zusammengefasst wurden. In Deutschland wurde erst nach 1867 nach englischem Vorbild das erste Stellwerk errichtet. Bis dahin mussten die Signale und Weichen aufwendig durch Einzelposten bedient werden.

- b. künstlerische und architekturgeschichtliche Gründe, weil es sich um einen ästhetisch anspruchsvollen, gut proportionierten zeittypischen Bau handelt, der in der Formensprache der klassischen Moderne gehalten ist. Charakteristisch sind das flach geneigte Dach sowie die prägnante Bänderung des Baukörpers (Putz- und rote Backsteinbänder im Wechsel), die dem Bau eine starke Horizontalität verleihen. Konsequenterweise bis in die Details ist die Sorgfalt in der Materialwahl und der Gestaltung zu erkennen.

Das Stellwerk Mettmann Ost wurde zwar dezidiert im Sinne der klassischen Moderne gestaltet; es nimmt aber durchaus in seiner Materialität (roter Backstein) und in der Farbwahl (rot-gelb/beige) Bezug auf das zugehörige ältere Bahnhofsgebäude Mettmann, dessen Fassaden mit rot-gelben Verblendziegeln versehen sind. Aufschlussreich ist der Vergleich mit dem um 1925 erbauten turmartigen Stellwerk für den Güterbahnhof Gereon in Köln, das ebenfalls im Sinne der klassischen Moderne gehalten ist, allerdings mit einer konsequent kubisch ausgebildeten Kanzel für den Fahrdienstleiter ausgestattet wurde. Hier zeigen sich die zahlreichen Gestaltungsmöglichkeiten innerhalb der modernen Stellwerksarchitektur der 1920/30er Jahre.

- c. städtebauliche Gründe, weil das Stellwerk Mettmann Ost das Stadtbild Mettmanns in diesem Bereich prägt. Darüber hinaus ist das Stellwerk Mettmann Ost als historischer Eisenbahnbau integraler Bestandteil der historischen Kulturlandschaft Mettmanns.