

## Das industrie- und technikgeschichtliche Erbe – Welterbestätten und Welterbepotentiale in Deutschland

Die ICOMOS-Studie „Filling the gaps“ aus dem Jahr 2005 hat deutlich gemacht, dass neben den sehr ungleichen Verteilungen der Weltkulturerbestätten auf den verschiedenen Kontinenten auch thematische Defizite bestehen. Eines dieser Defizite wurde für die Denkmale der Technik und Industrie benannt. Deutschland gehörte mit Rammelsberg/Goslar und Völklingen in der ersten Hälfte der 90er Jahre zu den Pionieren auf diesem Gebiet. Vergleichsweise war Großbritannien als Mutterland der Industrialisierung zwar schon 1986 mit der Ironbridge Gorge vertreten, konnte aber aus politischen Gründen die wichtigsten Orte, Regionen und Objekte der Frühindustrialisierung erst seit der Jahrtausendwende einbringen. Inzwischen sind bis 2009 sieben Welterbestätten aus diesem Bereich anerkannt, weitere vier befinden sich auf der britischen Tentativliste. Andere Länder haben ähnlich großen Nachholbedarf, wobei auch hier wieder große regionale Ungleichheiten bestehen.

Deutschland als eines der höchstindustrialisierten Länder, dessen bisherige Bedeutung als Exportweltmeister gerade auf der langjährigen Industrialisierung und der technischen Innovation beruht, darf sicherlich international eine größere Präsenz von Welterbestätten der Industrie, der Technik und des Verkehrs beanspruchen.

Die bisherigen drei Denkmale der Industrie- und Technikgeschichte auf der deutschen Liste gehören alle zum Bereich der Montanindustrie: Das Bergwerk Rammelsberg und die Altstadt von Goslar (Aufnahme 1992), die Eisenwerke Völklingen (1994) und der industrielle Komplex des Bergwerks Zollverein in Essen (2001).

Als Tentativanträge wurden 1999 aufgenommen: die Faguswerke in Alfeld/Leine, die Bergbau- und Kulturlandschaft Erzgebirge (Sachsen und Tschechien) und das Oberharzer Wasserregal als Erweiterungsantrag zu Rammelsberg. Die beiden letzten Anträge gehören ebenfalls in den Bereich der Montanindustrie. Die Erfolgsaussichten dieser Anträge können noch nicht beurteilt werden. Während die Erweiterung Rammelsberg mit dem Oberharzer Wasserregal wohlbegründet erscheint und im Juli 2010 positiv entschieden wurde, ist die Situation für den Antrag Kulturlandschaft Erzgebirge angesichts der politischen Auseinandersetzungen um die Waldschlösschenbrücke in Dresden wahrscheinlich schwieriger geworden. Länderübergreifend mit Tschechien wäre dieses Projekt aber besonders interessant. Zahlreiche frühe Bergbaudenkmale, die schon zu Zeiten der DDR als wertvolle Objekte erhalten wurden, könnten von der Sache her eine Einstufung als Weltkulturerbe rechtfertigen. Dazu gehört die Bergakademie Freiberg, eine der ältesten und bedeutendsten Hochschulen ihres Fachs in Europa, die auch über reichhaltige historische Sammlungen verfügt. Der

Antrag für die inzwischen 2011 als Weltkulturerbe eingetragenen Faguswerke bezog sich auf deren besondere Bedeutung für die neuere Architekturgeschichte; die industrie- und technikgeschichtliche Bedeutung erscheint dagegen eher gering.

Neuere Überlegungen zielen darauf ab, neben den vorherrschenden, sicher auch bedeutenden Objekten der Rohstoffförderung und -bearbeitung auch andere Industriezweige, in denen Deutschland führend war, und wichtige technische Infrastrukturen und Regionen mit besonderen industriellen Schwerpunkten zu berücksichtigen. Dabei ergibt sich in zwei Fällen die Möglichkeit, das bereits vorhandene Weltkulturerbe zu erweitern, so dass damit keine völlig neue Antragstellung und Aufstockung der Tentativliste erforderlich wäre.

### I.

Am 3. Oktober 2009 hat die informelle internationale Vereinigung der Schwebefähren in Rendsburg beschlossen, einen Erweiterungsantrag zu erarbeiten, der neben der bereits anerkannten Schwebefähre in Bilbao/Spanien die außerdem noch erhaltenen Schwebefähren in Buenos Aires/Argentinien, Middlesborough, Newport und Warrington in England, Rochefort in Frankreich und Osten und Rendsburg in Deutschland umfasst.

Auslöser für diese Überlegungen war, dass sowohl der Schirmherr der spanischen Initiative – König Juan Carlos I. – als auch die UNESCO selbst bei der Antragstellung und Anerkennung erwähnten, dass eigentlich alle noch erhaltenen Schwebefähren zum Weltkulturerbe gehören sollten. Schwebefähren sind eine Sonderbauart der beweglichen Brücken, die in Frankreich und Spanien entwickelt worden war. Als ihr Erfinder gilt der französische Ingenieur und Unternehmer Arnodin. Neun seiner als Hängebrücken ausgeführten Bauart wurden errichtet bzw. geplant. In Bilbao steht die erste dieser Brücken, in Rochefort die letzte in Frankreich erhaltene und eine weitere in England in Newport. In Middlesborough ist eine große Schwebefährenbrücke in anderer Bauart noch in Betrieb, in Warrington besteht eine kleinere innerhalb eines Industriebetriebs. In Deutschland sind zwei Schwebefähren besonderer Bauart zu finden: Die relativ kleine Brücke über die Oste im niedersächsischen Osten linksseitig der Elbe, deren Erhaltung nach langjährigen Bemühungen nunmehr zu ihrem 100-jährigen Bestehen gesichert wurde, und die an der Eisenbahn-Hochbrücke über den Nordostsee-Kanal in Rendsburg abgehängte Schwebefähre. Die einzige außereuropäische Schwebefähre befindet

sich im Stadtteil La Boca in Buenos Aires. In diesem sozial problematischen Stadtteil ist die Schwebefähre einer der Fixpunkte der geplanten städtebaulichen Entwicklung und Rehabilitation. Nach neueren Informationen scheint die Stadtverwaltung von Buenos Aires nunmehr zu beabsichtigen, die Erhaltung der Brücke und die Nominierung als Weltkulturerbe zu unterstützen.

Für die Nominierung als serieller Antrag aller acht weltweit noch vorhandenen Schwebefähren sind danach die Voraussetzungen grundsätzlich vorhanden. Eine erste Studie für diese Nominierung wird zurzeit im Auftrag der Stadt Rendsburg erarbeitet. Sowohl Bilbao als auch Rochefort haben ihre Unterstützung zugesagt. Der Antrag soll möglichst von Argentinien als Erweiterungsantrag für Bilbao gestellt werden.

Erste Kontakte mit den örtlichen Vertretern und Eigentümern der Schwebefähren in Frankreich und England verliefen sehr ermutigend: Die Region Rochefortais begann bereits mit den Vorarbeiten für eine Antragstellung, sowie mit der Dokumentation und der Kontaktaufnahme zu den zuständigen Pariser Behörden. Rendsburg als Initiator wird in vorbildlicher europäischer Zusammenarbeit auch finanziell von Rochefort unterstützt. Bei einer ersten Tagung in Newport zu Anfang des Jahres 2009 waren alle drei englischen Schwebefähren vertreten. Während die Brücken in Newport und Middlesbrough inzwischen instandgesetzt und für touristischen Betrieb wieder aktiviert wurden, ergibt sich auch für das bisherige „Sorgenkind“, die in privatem Besitz eines Chemiewerkes stehende Fähre in Warrington eine zumindest mittelfristige Erhaltungsperspektive, denn sie ist bis zum Jahr 2017 an die Gemeinde Warrington vermietet, die bereits erste Sicherungsmaßnahmen durchgeführt hat.

## II.

Die deutsche Elektroindustrie erlangte im späten 19. und im 20. Jahrhundert eine führende Position. Nach den grundlegenden Erfindungen von Werner von Siemens entwickelte sich ein neuer Industriezweig, der nur wenige Konkurrenten im Ausland hatte, vor allem in der größten deutschen Industriestadt Berlin angesiedelt war und durch die Namen Siemens und AEG geprägt ist. Während Siemens nach kleineren Anfängen ein eigenes Fabrikviertel – die Siemensstadt – mit sachlich geprägter Architektur bezog, war die AEG auf drei Standorte an der Brunnenstraße, der Huttenstraße und in Oberschöneweide verteilt. Auch hier wurden eigene Architekturkonzepte verfolgt, von denen die Bauten von Peter Behrens besonders bekannt wurden.

Die Stadt Berlin wurde gleichzeitig zum Pionier der Stromproduktion, der Verteilung und der Anwendung. Dies einerseits durch den Bau von immer größer werdenden Kraftwerken, andererseits durch die rational geplante Stromverteilung in teils architektonisch herausragenden Trafo- und Umspannstationen und schließlich u. a. in der Anwendung in neuzeitlichen Transportmitteln wie der U- und der S-Bahn.

Von dieser bedeutenden Industriegeschichte sind zahlreiche Bauten erhalten, wie eben die Siemensstadt, die AEG-Turbinenhalle und die NAG/AEG-Automobilfabrik von



Abb. 1: Die hundertjährige Schwebefähre über die Oste im niedersächsischen Osten/Hemmoor linksseitig der Elbe

Behrens, Kraftwerke in Charlottenburg und Rummelsburg, zahlreiche, oft schon ungenutzte Umspannwerke und Teilabschnitte der genannten Verkehrssysteme. Eine Vorauswahl dieser Objekte und eine Vorprüfung auf Eignung nach den Kriterien der UNESCO werden derzeit vom Landesdenkmalamt bearbeitet. Dieser serielle Antrag, der in gewisser Weise komplementär zu dem der Siedlungen der Moderne wäre, sollte in die Fortschreibung der deutschen Tentativliste aufgenommen werden.

## III.

Das Ruhrgebiet als größtes zusammenhängendes Industriegebiet Europas befindet sich in einem fortschreitenden Strukturwandel. Zu den größten Leistungen in diesem Wandel gehört die Entwicklung einer eigenen Industriekultur, deren Bedeutung unter anderem durch die Ernennung der Stadt Essen und des Ruhrgebiets zu einer der Kulturhauptstädte Europas 2010 gewürdigt wird. Bewusstmachung und In-Wertsetzung der Industriekultur als ein gemeinsames Identifikationsmerkmal begann hier schon vor mehr als dreißig Jahren mit der Rettung von Industriedenkmalen, der Installation von dezentralen Industriemuseen und der nachfolgenden Internationalen Bauausstellung Emscher Park. Dieser Prozess ist weltweit nicht nur einmalig, die angewandten Methoden, die Größe und Problematik der erhaltenen Objekte, die Verankerung in der Bevölkerung und die inzwischen erreichte touristische Attraktivität machen das Ruhrgebiet zu einem Vorbild für ähnliche Entwicklungen in anderen Ländern. Die herausragende Bedeutung der Industriedenkmale wird bisher allein durch die Aufnahme



*Abb. 2: AEG-Turbinenhalle in Berlin-Moabit, 1908–09 von Peter Behrens und Karl Bernhard, Aufnahme 2008*



*Abb. 3: Kraftwerk Klingenberg in Berlin-Rummelsburg, 1925–26 von Walter Klingenberg und Werner Issel, Aufnahme 2008*



der Zechenlandschaft Zollverein in die Welterbeliste dokumentiert. Objekte ähnlicher Bedeutung und Wertigkeit sind mehrfach vorhanden, ihnen stände eine gleichartige Einstufung zu. Nach Ansicht des Autors sollten nicht nur einzelne ausgesuchte Denkmale, sondern die breitere Denkmallandschaft der Ruhrindustrie in einem Erweiterungsantrag zu Zollverein eingebracht werden. Für den Bereich der Montanindustrie könnten neben Zollverein, das als größte und modernste Zeche in gewisser Weise den Abschluss des Bergbaus dokumentiert, die Musterzeche Zollern 2/4 als Höhepunkt der Bergbauarchitektur um 1900 und das Muttental und die Zeche Nachtigall als letzte Beispiele des frühen Bergbaus einbezogen werden. Wegen der umfangreichen Sammlungen und des Archivs ist auch das Bergbaumuseum Bochum von besonderer Bedeutung.

Im Bereich der großindustriellen Verarbeitung sind die erhaltenen Eisen- und Stahlwerke in Duisburg-Meiderich und Hattingen zu nennen und der Gasbehälter in Oberhausen als besondere Landmarke. Zur Infrastruktur der Industrie gehört das Schiffshebewerk Henrichenburg und die umgebenden Schleusenanlagen aus mehreren Zeitabschnitten. Die Arbeiterkolonien und die Untermervillen werden mit der Siedlung Eisenheim in Oberhausen und der Kruppschen Villa Hügel in Essen kontrastreich dokumentiert. Daneben ist eine größere Zahl weiterer Stätten der Industriekultur bereits museal oder als zugängliche Denkmale erhalten. Sie könnten zusätzlich auf ihre Eignung geprüft werden.

Im Oktober 2010 veranstaltete die Industriedenkmal-Stiftung auf der Kokerei Hansa in Dortmund eine erste Tagung zu den Welterbe-Potentialen des Ruhrgebiets. Die Beteiligten kamen unter anderem aus der Denkmalpflege, den Industriemuseen, den Kommunen und deren Verbände. In der Diskussion wurde deutlich, dass ein besonderer Schwerpunkt in der Vermittlung der drei Begriffe „Industrie – Kultur – Landschaft“ liegen könnte. In einem nachfolgenden Workshop im März 2011 wurden die grundsätzlichen Möglichkeiten, das Vorgehen und ein Zeitplan diskutiert. Wahrscheinlich wird das Projekt „Welterbe Ruhr“ auf die in diesem Jahr zu erstellende Liste zukünftiger Tentativanträge des Landes Nordrhein-Westfalen gesetzt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Zahl der Objekte aus dem Bereich Industrie und Technik auf einer zukünftigen deutschen Tentativliste sich eher bescheiden ausnimmt, vor allem im Vergleich mit der ersten Industrienation Großbritannien. Berücksichtigt werden muss auch, dass es sich nur um einen echten Neuvorschlag – Electropolis – handelt, während das Ruhrgebiet nur eine allerdings umfangreiche Erweiterung von Zollverein darstellt



*Abb. 4: Siedlung Eisenheim, Kolonie Eisenheim in Oberhausen, erbaut ab 1846*



*Abb. 5: Kruppsche Villa Hügel in Essen, Haupt- und Logierhaus, Gartenseite, 1870–73 von Eduard Schwarz, Julius Rasch, Ludwig Klasen und Ernst von Ihne, Aufnahme 2009*

und die Schwebefähren Teil einer internationalen und sogar interkontinentalen Erweiterung von Bilbao sind. Umso mehr sollten die hier vorgestellten Projekte weiter entwickelt und entsprechend unterstützt werden, denn ihre Chancen auf eine langfristige Anerkennung durch die UNESCO sollten eigentlich sehr gut sein.

---

Der vorliegende und für diesen Druck durchgesehene und aktualisierte Beitrag erschien in elektronischer Form in der Ausgabe 1/2010 von [www.kunsttexte.de](http://www.kunsttexte.de), Sektion Denkmalpflege.

*Abbildungsnachweis*

Abb. 1, 4: Rolf Höhmann.

Abb. 2, 3: Wolfgang Bittner, Landesdenkmalamt Berlin.

Abb. 5: Axel Föhl.