

Rolf Höhmann

Die Puente Colgante in Bilbao und die Schwebefähren in Osten und Rendsburg – mögliche Beiträge aus Deutschland zur Welterbeliste

Schwebefähren, englisch Transporter Bridges genannt, sind ein spezieller Typ von beweglichen Brücken, die für die Verbindung über mit Großschiffen befahrene Wasserstraßen entwickelt wurden. Dazu wurden hoch liegende Brückenträger errichtet, auf denen ein Fahrwagen läuft, von dem

Fluss Nervion ist die erste Schwebefähre und wurde 2006 zum UNESCO-Welterbe.

Arnodin war auf den Bau und die Reparatur von Drahtkabel-Hängebrücken spezialisiert, auch die insgesamt neun von ihm erbauten Schwebefähren nutzten diese Konstruk-



Abb. 1: Die Puente colgante in Bilbao-Portugaleta über den Nervion, die älteste Schwebefähre ihrer Art, 1893 von Alberto Palacio und Ferdinand Arnodin, 2009

wiederum eine Fährplattform abgehängt ist, die somit die beiden Ufer verbinden kann. Besonders geeignet sind diese Fähren für Flüsse mit großem Tidehub, da die Fähre immer auf gleicher Uferhöhe anlegt und keine langen Anfahrampen erforderlich sind.

Entwickelt und konstruiert wurde das erste dieser Ingenieurbauwerke vom spanischen Erfinder Alberto Palacio und dem bedeutenden französischen Ingenieur Ferdinand Arnodin, die zur Vermeidung eines Patentstreits jeweils zur gleichen Uhrzeit im Jahr 1887 entsprechende Patente in Madrid und Paris vorlegten. Die von ihnen gemeinsam 1893 erbaute „Puente Colgante“ in Bilbao-Portugaleta über den

tionstechnik. Neben der Brücke in Bilbao sind davon als einzige in Frankreich erhalten der „Pont Transbordeur“ in Rochefort über die Charente, weitere sechs seiner Brücken existieren nicht mehr. Eine Besonderheit ist sein Export einer Schwebefähre 1906 nach Großbritannien. Die Brücke in Newport/Wales dürfte eines der wenigen genuinen französischen Ingenieurbauwerke im Mutterland der Industrialisierung sein. Mit 196,6 m Spannweite ist sie die größte erhaltene Brücke ihrer Art.

Die beiden anderen „Transporter Bridges“ in England sind spätere britische Konstruktionen. Die doppelte Auslegerbrücke über den Tees in Middlesbrough wurde 1911 von



Abb. 2: *Transporter Bridge in Newport/Wales, 181 m Spannweite, 1906 von Ferdinand Arnodin, 2010*

englischen Ingenieuren entworfen und erbaut, die erst 1916 erbaute kleine private Brücke eines Chemiewerkes über den Mersey in Warrington hat nur 57 m Spannweite.

In Deutschland gibt es noch zwei Schwebefähren: Lange Jahre gefährdet war die kleine Brücke in Osten/Hemmoor an der Oste, einem Zufluss zum Unterlauf der Elbe. In lokaler Initiative gelang es, die Brücke für touristische Nutzung zu erhalten und instand zu setzen. Einmalig ist die Schwebefähre in Rendsburg, die von der 1913 erbauten imposanten Eisenbahn-Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal abgehängt ist und die Stadt mit der Gemeinde Osterrönfeld verbindet. Außerhalb Europas ist nur noch die Schwebefähre in Buenos Aires aus dem Jahr 1914 erhalten. Nach ersten Untersuchungen für eine Instandsetzung ist hier noch im Jahr 2011 mit dem Beginn der Arbeiten zu rechnen.

Bei der Verleihung der Welterbe-Urkunde in Bilbao stellte der spanische König Juan Carlos I., Schirmherr der Bewerbung und offensichtlich auch besonders an diesen Brücken interessiert, die Frage, warum nicht auch die anderen sieben Schwebefähren Welterbe werden könnten. Aus Anlass des 100-jährigen Jubiläums der Fähre in Osten im Jahr 2009

luden die Gemeinden Osten/Hemmoor, Rendsburg und Osterrönfeld die informelle internationale Vereinigung der Schwebefähren ein. Bilbao, Newport, Rochefort und Buenos Aires wurden durch die Teilnehmer repräsentiert. Auf Initiative des Rendsburger Bürgermeisters unterzeichneten sie die „Rendsburger Erklärung“, in der sie die Einleitung eines Antragsverfahrens formal beschlossen. Die Stadt Rendsburg organisierte nachfolgend gemeinsam mit Osterrönfeld die Beauftragung einer Untersuchung der Möglichkeiten und einer Koordinierung der unterschiedlichen Antragsverfahren der verschiedenen Staaten. Finanziert wird diese Voruntersuchung durch das EU-Zukunftsprogramm für den ländlichen Raum, beteiligt ist inzwischen auch die Kommune Rochefort. In Abstimmungsgesprächen in Rochefort und bei einem Treffen in Newport, an dem auch Vertreter aus Warrington und Middlesbrough teilnahmen, sind die ersten Schritte für die Grundlagen eines Antrags besprochen und eingeleitet worden. Ein Besuch in Buenos Aires im Sommer 2011 soll weitere Verfahrensfragen klären, die insbesondere die mögliche serielle Erweiterungsantragsstellung durch den argentinischen Staat betreffen.



Abb. 3: Die hundertjährige Schwebefähre über die Oste im niedersächsischen Osten/Hemmoor linksseitig der Elbe



Abb. 4: Eisenbahn-Hochbrücke mit Schwebefähre über den Nord-Ostsee-Kanal (verbindet Rendsburg mit Osterrönhof)