

## Die Wuppertaler Schwebbahn Ein technikgeschichtliches Denkmal ist in Gefahr

*Abdruck eines Briefes, den Lehrkörper und Studenten des Kunstgeschichtlichen Instituts der Universität Bochum am 15. April 1997 an den Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal geschickt haben.*

In Wuppertal werden Vorbereitungen getroffen, die um 1900 erbaute Schwebbahn zu modernisieren bzw. umzubauen. Damit würde ein kulturhistorisches Denkmal ersten Ranges vernichtet: die Schwebbahn ist eine Ingenieurleistung, die die Stadt Wuppertal und die Region auf besondere Weise prägt.

Sie ist Zeugnis der industriellen Revolution für die regionalen Zentren Elberfeld und Barmen. Der frühe Eisenbahnanschluß (1841) und die Nähe zum Rhein förderten die Entwicklung der Textilproduktion und der eisenverarbeitenden Industrie in den Wupperstädten. Die beschleunigte Industrialisierung und der damit verbundene Bevölkerungszuwachs führten schließlich zum Entwurf einer neuartigen, effizienten Verkehrserschließung der Region. Damals entstand das Projekt einer Hoch- oder Schwebbahn, die dazu beitragen sollte, die infrastrukturellen und logistischen Probleme der Region zu lösen, ohne die städtebaulichen Strukturen zu verletzen.

Mit der epochemachenden Konstruktion einer elektrischen Hängebahn wurde eine Lösung gefunden, die den geologischen und topographischen Gegebenheiten hervorragend angepaßt war. Die Schwebbahn folgte dem langgestreckten Grundriß der Städte und fungierte als Bindeglied der sukzessiv zusammenwachsenden Orte, die sich 1930 zur Stadt Wuppertal zusammenschlossen. Diesem verkehrstechnisch beförderten Integrationsprozeß verdanken die Stadt Wuppertal ihre Existenz und die Orte Vohwinkel und Sonnborn ihr industrielles Wachstum. Anders gesagt, hat die Schweb-

bahn eine prominente Rolle für die Entwicklung der Region gespielt.

Die Schwebbahn selbst ist von den Ingenieuren Eugen Langen und Anton Riepel entworfen und zwischen 1898 und 1903 gebaut worden. Die innovative, komplett aus Eisen gefertigte Konstruktion besteht aus einer gespreizten Stützenkonstruktion, die das Tragwerk der Schwebbahn unterfängt. Die Bedeutung der neuartigen Konstruktion zeigte sich bereits 1900 in der Tatsache, daß zwei Schienenträger als Prototypen auf der Pariser Weltausstellung präsentiert wurden. Schon damals ist die Schwebbahn als technische Pionierleistung gewürdigt worden. Sie ist bis heute einzigartig geblieben und erfüllt nach wie vor ihre Funktion als Massenverkehrsmittel.

Zu den Besonderheiten der Schwebbahn gehört, daß die Bahnhöfe integrierter Bestandteil der Planung und Konstruktion waren. Auf der gesamten Strecke befinden sich heute 19 Haltestellen, 16 stammen noch aus der Erbauungszeit. Hinzu kommt die ebenfalls erhaltene Wagenhalle Oberbarmen. Dieser vorzügliche Erhaltungszustand sucht seinesgleichen in Europa. Die Haltestellen, deren Bahnsteige die mittig liegenden Gleise säumen, sind wohlproportioniert auf die Gesamtanlage der Schwebbahn bezogen. Sie erfüllen mit einem Minimum an bautechnischem und materialem Aufwand optimal ihre Funktion. Die Bedachnungen sind aus Wellblech, die Stirnseiten der meisten Haltestellen symmetrisch mit zwei überdachten Treppenaufgängen ausgestattet. Charakteristisch für alle Stationen ist die Bodenfreiheit der an die Tragkonstruktion gehängten Gebäude. Dadurch scheinen die Baukörper gleichsam zu schweben. Die farbliche Akzentuierung der membranartig gespannten Flächen und Fachwerkteile in Weiß und Schwarz rhythmisiert die Gliederung und betont die Eisenskelettkonstruktion. Dabei nimmt das Eisenfachwerk die im Bergischen Land traditionelle Fachwerkbauweise auf.

Die Bahnhöfe lassen sich nach drei Haupttypen unterscheiden, die durch ihre Dachausformungen bestimmt sind. Diese typologische Divergenz ist einerseits begründet durch den zeitlich verschobenen Bau der Bahnstrecke und ihrer Stationen, andererseits durch eine Hierarchisierung gemäß der Bedeutung der einzelnen Stationen. So datieren die erhaltenen Bahnhöfe vom »Robert-Daum-Platz« bis zur Endstation »Vohwinkel« aus der ersten Bauphase von 1898-1900 und

gehören zum Typ der Satteldach-Haltestellen. Hier sind Gleiskörper und Bahnsteige samt Tragwerk überdacht. Auf der 1903 vollendeten Barmer Strecke sind bis auf die Haltestelle »Alter Markt« alle Bahnhöfe aus der Erbauungszeit erhalten. Sie gehören, mit Ausnahme der Station »Werther Brücke« zum Typ der Kragdach-Haltestelle. Hier sind nur die Bahnsteige seitlich der Gleise und unterhalb der Tragkonstruktion überdacht. Der dritte Haltestellen-Typ ist heute nur noch vertreten durch die Station »Werther Brücke«, bei der Gleise und Bahnsteige von einem Tonnendach überwölbt sind. Sie unterscheidet sich von den anderen Stationen durch eine reiche ornamentale Überformung, die den Jugendstil aufnimmt.

Insgesamt verkörpert das architektonische Ensemble der Haltestellen prototypisch und auf höchstem Niveau die funktionalistische Architekturauffassung der Moderne, die sich optisch in der filigranen Struktur der Bauten ausspricht. Es wäre ein Sakrileg, die proportional aufeinander abgestimmten Bauten zu verändern. Vielmehr sind sie wegen ihrer eminenten architekturgeschichtlichen Bedeutung im Ganzen zu erhalten. Das gilt gleichermaßen für die Wupperbrücken und die Geländer der Uferbefestigung, die prägende Bestandteile des Ensembles sind.

Die kunst- und kulturhistorisch gebotene Erhaltung ist um so dringender, als es weltweit nur noch wenige gleichrangige Beispiele für eine entsprechende Verkehrserschließung gibt. Zu nennen ist hier vor allem die zeitgleich entstandene Wiener Stadtbahn (1894-1901), deren Haltestellen Otto Wagner entworfen hat. Stilistisch sind Wagners Bauten durchaus mit denen Wuppertals zu vergleichen. Das Ensemble ist in Wien unter Denkmalschutz gestellt und aufwendig restauriert worden. Heute ist die Wiener Stadtbahn eine historische Attraktion im Weichbild der Stadt. Anders aber als die Wiener Stadtbahn artikuliert die Wuppertaler Schwebebahn den Stadtgrundriß auf eine ungleich pointiertere Weise: Sie ist ähnlich wie der Pariser Eiffelturm ein Wahrzeichen und Denkmal, das die Identität der Stadt und Region verbürgt.

Die Denkmalwürdigkeit der Wuppertaler Schwebebahn ist dreifach zu begründen: Erstens mit ihrer industrie- und technikege-

schichtlichen, zweitens mit ihrer urbanistischen und drittens mit ihrer architekturgeschichtlichen Bedeutung. Der Abriß oder Umbau der bestehenden Anlagen und ihre Ersetzung durch Neubauten würden das Denkmal Schwebebahn und seinen geschichtlichen Zeugniswert zerstören. Dieser Verlust kann nicht durch historisierende Neubauten wettgemacht werden, wie sie offenbar für die Wagenhalle »Oberbarmen« vorgesehen sind. Das gilt um so mehr, als bis in die 1970er Jahre bedeutende historische Eisenbauten bedenkenlos abgerissen worden sind und damit der überlieferte Bestand empfindlich dezimiert wurde.

Im September 1975 fand in Bochum der 2. Internationale Kongreß für die Erhaltung technischer Denkmäler statt. Im selben Jahr, das dem europäischen Denkmalschutz gewidmet war, figurierten in der programmatischen Wanderausstellung *Eine Zukunft für unsere Vergangenheit* Industrie- und Verkehrsbauten neben den klassischen Objekten der Denkmalpflege. Daß damals solche Bauten zu Denkmälern erklärt und systematisch erfaßt wurden, daß sie als authentische Zeugnisse der Geschichte Kulturwerte repräsentierten, war noch 1975 keineswegs selbstverständlich. Denn der bis dahin übliche Denkmalbegriff war von einem Kulturverständnis geprägt, das die Technik erklärtermaßen ausschloß. Heute besteht europaweit Einigkeit darüber, daß mit den Eisenbauten in vielen Fällen bedeutende architekturhistorische Denkmäler zerstört wurden. Um so mehr bedürfen die prominenten Beispiele erhaltener Eisenkonstruktionen der bewahrenden Pflege. Dabei ist der Eiffelturm das prototypische Beispiel für die technische Realisierbarkeit der Erhaltung historischer Eisenbauten. Auch die Schwebebahn kann entsprechend restauriert werden. Es käme heute einem Schildbürgerstreich gleich, dieses einzigartige, noch immer funktions-tüchtige Denkmal durch Umbau entscheidend zu verändern und damit seine kulturhistorische Bedeutung zu zerstören.

Die Dozenten und Studenten des Kunstgeschichtlichen Instituts der Ruhr-Universität Bochum appellieren an den Rat der Stadt Wuppertal, die Schwebebahn dem Gutachten

des Rheinischen Amtes für Denkmalpflege folgend, unter Denkmalschutz zu stellen, als Ensemble zu erhalten und damit der Vergangenheit eine Zukunft zu eröffnen.

## ACO\*HUM

Im Rahmen des von der Europäischen Gemeinschaft finanzierten SOCRATES-Programms hat die Universität Bergen/ Norwegen ein Projekt initiiert, mit dem die Anwendungsmöglichkeiten der elektronischen Datenverarbeitung in den Geisteswissenschaften erkundet und Vorschläge zur Weiterentwicklung gemacht werden sollen. ACO\*HUM (Advanced Computing in the Humanities) legt Wert darauf, Anregungen zur Curriculumsentwicklung in der universitären Lehre zu machen, mit denen vor allem auch auf europaweit verteilte wissenschaftliche Angebote und deren lokale Nutzung hingewirkt werden soll (Stichwort Telelearning). Neben den Sprach- und Literaturwissenschaften, die schon seit Jahrzehnten rechnergestützte Verfahren zur Sprachanalyse entwickeln, sind die historischen Wissenschaften angesprochen. Die Vertreter der Kunstgeschichte haben vorläufig folgende Arbeits-

schwerpunkte bestimmt: Identifikation und Evaluierung von wissenschaftlich nutzbaren Ressourcen im Bereich Bild- und Textdatenbanken; Bestimmung des Anforderungsprofils fachspezifischer Hard- und Software; Diskussion und soweit möglich Definition sinnvoller Standards; methodische Überlegungen. Eines der Ziele ist es, möglichst viele Institutionen aus dem Bereich der kunsthistorischen Lehre und Forschung an dem Projekt zu beteiligen. Deren Erfahrungen mit der elektronischen Datenverarbeitung im Fach sollen gesammelt und als Ideengeber verbreitet werden. Anspruchsvollere Unternehmungen können dann eventuell bei einer für das Frühjahr 1998 geplanten Konferenz in Bergen vorgestellt werden. Weitere Informationen bei: Dr. Britt Kroepelien, Kunsthistorisk Institutt, Universitetet i Bergen, Parkveien 22b, 5014 Bergen/ Norwegen — Email: Britt.Kroepelien@kh.uib.no

Hubertus Kohle

## Bei der Redaktion eingegangene Neuerscheinungen

S. O. S. *Peintures anciennes. Sauvegarde de 20 œuvres sur panneau*. Ausst.kat. des Musée d'Art Ancien Brüssel 1996. 223 S., zahlr. meist farbige Abb.

Ludwig Tavernier: *Der Dombezirk von Brixen im Mittelalter*. Bauhistorische Studien zur Gestalt, Funktion und Bedeutung. Schlern-Schriften Bd. 294. Innsbruck, Universitätsverlag Wagner 1996. 222 S., 218 Abb., Flächenplan, DM 98,-.

*Temporal virgin site. Joseph Semah*. Ausst.kat. der Städt. Galerie am Markt, Schwäbisch Hall 1997. Text Isabella Fehle, Dorothea Franck. 42 S., zahlr. teils farb. Abb.

*Giambattista Tiepolo 1696-1770*. Ausst.kat. des Metropolitan Museums New York 1996. Edited by Keith Christiansen. Text William L. Barcham, Andrea Bayer, Keith Christiansen, Diane de Grazia, Adriano Mariuz, Filippo Pedrocco, Donald Posner, Giandomenico Romanelli, Catherine Whistler. 398 S., ca. 80 Farbtafeln, 112 Abb.

Philip Ursprung: *Kritik und Secession. »Das Atelier«. Kunstkritik in Berlin zwischen 1890 und 1897*. Basel, Schwabe 1996. 225 S.

Sigrid Walther: *Karl Albiker. 1878-1961. Plastik, Zeichnung*. Ausst.kat. des Neuen Sächsischen Kunst-