

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 000 - Büro OB
	Bearbeiter/in	Florian Kötter
	Telefon (0202)	563-5893
	Fax (0202)	563-8020
	E-Mail	florian.koetter@stadt.wuppertal.de
	Datum:	04.09.2018
	Drucks.-Nr.:	VO/0736/18 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
13.09.2018	Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Bauen	
	Empfehlung/Anhörung	
18.09.2018	Ausschuss für Finanzen, Beteiligungssteuerung und Betriebsausschuss	
WAW	Empfehlung/Anhörung	
19.09.2018	Hauptausschuss	Empfehlung/Anhörung
24.09.2018	Rat der Stadt Wuppertal	Entscheidung
Seriell, transnationales Welterbe Müngstener Brücke: "Europäische Großbogenbrücken des 19. Jahrhunderts"		

Grund der Vorlage

Ziel ist es, gemeinsam mit den Kommunen Solingen (Federführung) und Remscheid, der DB Netz AG sowie der Bergischen Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft (BSW) den Prozess der Bewerbung hinsichtlich eines seriellen, transnationalen Welterbes „Europäische Großbogenbrücken des 19. Jahrhunderts“ zu starten. Auch in den beteiligten Kommunen Portugals, Italiens und Frankreichs sollen – aufbauend auf den Beschlüssen in Deutschland – entsprechende Beschlüsse gefasst werden, um den gemeinsamen Prozess ebenso offiziell zu starten.

Beschlussvorschlag

Der Rat beschließt, die Stadt Wuppertal gemeinsam mit den Kommunen Solingen und Remscheid, der DB Netz AG, der Bergischen Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft sowie den Kommunen und Eigentümern der Brücken aus Portugal, Frankreich und Italien mit der Erarbeitung eines Nominierungsdossiers und Managementplänen für ein potenzielles seriell, transnationales Welterbe „Europäische Großbogenbrücken des 19. Jahrhunderts“ zu beauftragen. Ziel ist die Eintragung in die Tentativlisten der beteiligten Staaten.

Der Rat beschließt, entsprechend des Vorschlags aller beteiligten Kommunen und Bahnunternehmen, die Stadt Solingen mit der Federführung des weiteren Gesamtprozesses zu beauftragen.

Der Rat beschließt, die Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mit der Federführung zur Erarbeitung eines touristischen Gesamtkonzeptes – in noch zu erfolgender Abstimmung mit den Tourismusorganisationen in Portugal, Frankreich und Italien – zu beauftragen.

Unterschrift

Andreas Mucke

Hinweis: Diese Drucksache wurde durch die federführende Stadt Solingen erstellt und soll inhaltsgleich in den Räten der Städte Wuppertal, Solingen und Remscheid behandelt werden. Änderungen in der Formatierung und redaktioneller Art wurden aus Gründen der Anpassung an die hiesige Vorlagenstruktur durch das Büro des Oberbürgermeisters vorgenommen.

Begründung

Ursprünglicher Anlass des Projektes war das Interessenbekundungsverfahren des Landes NRW zur Aktualisierung der deutschen Tentativliste potenzieller Welterbestätten, an der sich die Region gemeinsam mit der DB Netz AG mit der Müngstener Brücke beteiligt hat.

Die Jury hat sich damals zwar für die „Industrielle Folgelandschaft Ruhrgebiet“ als Projekt für NRW entschieden und dieses an den Bund zur Entscheidung weitergereicht, jedoch die außerordentlich hohe Qualität der Bewerbung mit der Müngstener Brücke gewürdigt und – wie auch bereits als Option in der Bewerbung festgehalten – vorgeschlagen, eine sogenannte serielle, transnationale Welterbebewerbung mit vergleichbaren Brückenbauwerken dieser Zeit auf den Weg zu bringen. Die Chancen wurden in diesem Fall als außerordentlich hoch angesehen sowie eine Unterstützung seitens des zuständigen Landesbauministeriums zugesagt.

Erläuterungen

Die Müngstener Brücke – ein technisches Pionier- und Meisterwerk

Die Müngstener Brücke ist in vielerlei Hinsicht ein technisches Pionier- und Meisterwerk. Seit 1985 steht sie deshalb unter Denkmalschutz und das LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland hat sie zudem als „Denkmal nationaler Bedeutung“ eingestuft. Bis heute ist die Müngstener Brücke die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands [107 m] und die Stahlbogenkonstruktion mit der größten Spannweite zur Zeit des Deutschen Reiches [170 m]. Sie wurde von der Firma Maschinenbau A.-G. Nürnberg [heute MAN] in den Jahren 1893 bis 1897 errichtet, um das Tal der Wupper zu queren. Durch die Müngstener Brücke wurde die bestehende Eisenbahnverbindung zwischen Remscheid und Solingen um viele Kilometer verkürzt. So musste vor dem Bau der Brücke ein „Umweg“ von Remscheid nach Solingen von 44 km zurückgelegt werden, obwohl die direkte Luftlinie nur 8 km beträgt. Daher war die Müngstener Brücke ein zentraler Baustein der Entwicklung der Industrieregion des "Bergischen Städtedreiecks" Solingen – Remscheid – Wuppertal mit ihrer exportorientierten Werkzeug- und Klingenindustrie – eine Region, in der die Erschwernis topographischer Bedingungen stets technisch und gestalterisch gemeistert werden musste.

Die Müngstener Brücke ist heute eine der ganz wenigen, noch weitgehend im Original erhaltenen Großbogenbrücken aus der Phase der Zweiten Industriellen Revolution, Ende des 19. Jahrhunderts. Sie stellt einen in der Entwicklung der europäischen Bautechnik bedeutenden Markstein dar, weil in ihrer Konstruktion und Bauweise das Know-How unterschiedlicher europäischer Ingenieurschulen und deutscher Brückenbaufirmen der

damaligen Zeit zusammengeführt und damals neuartige Baumaterialien eingesetzt wurden. Das Haupttragwerk der Müngstener Brücke ist ein statisch unbestimmter Fachwerkbogen, dessen beide Bogenteile, als auskragende gekrümmte Träger mit Hilfe von Rückspannseilen gestützt, im so genannten „Freivorbau“ errichtet wurden, der ebenfalls auch heute noch im Brückenbau praktiziert wird.

Die Müngstener Brücke stellt ein authentisches Zeugnis einer Pionierleistung des Stahl-Großbrückenbaus Ende des 19. Jahrhunderts dar, die in bewusster Konkurrenz zu ingenieurtechnischen Leistungen des Brückenbaus in anderen europäischen Ländern entstand. Die im Vergleich zu den Brücken der französischen Firma Eiffel um einiges filigranere Ausführung der Müngstener Brücke weist auf die ausgefeilte Konstruktion und Berechnung sowie den tragfähigeren Flussstahl hin und macht sie in ihrer Erscheinung zu einem äußerst wohlgestalteten Ingenieurbauwerk. Die Müngstener Brücke dürfte ähnlich den in den 1890er Jahren über den Nord-Ostsee-Kanal errichteten Brücken bei Hochdonn und Grüenthal als Konkurrenzobjekt zu den Eiffel'schen Brücken verstanden worden sein, das die Leistungsfähigkeit der mit der Reichsgründung von 1871 vereinigten und erstarkten deutschen Industrie und die Kunst der Ingenieure zur Schau stellen sollte.

Durch die nachhaltige Konstruktionsweise der Müngstener Brücke war es möglich, diese seit mehr als 120 Jahren ohne nennenswerte Unterbrechung in ihrer originären Bestimmung als Eisenbahnbrücke zu nutzen. Die Müngstener Brücke konnte in diesem Zeitraum für spezifische Erfordernisse des Schienenverkehrs ertüchtigt werden, ohne tiefgreifende Veränderungen in der Tragstruktur vornehmen zu müssen. Konstruktion, Ästhetik und Charakteristik des Brückenbaus der Müngstener Brücke sind daher bis heute unverfälscht erhalten und auch zukünftig ist ihre Nutzung für den regulären Eisenbahnverkehr möglich. Anlagen aus dem Erbauungskontext, wie der Bahnhof Schaberg, der Montageplatz für die vorgefertigten Fachwerkelemente sowie die Windfelner Brücke als Anlieferbrücke sind bis heute noch in der Örtlichkeit erhalten.

Die Müngstener Brücke hat aber nicht nur für die Bautechnikgeschichte einen Rang von weltweiter Bedeutung, sondern sie ist auch eine „Ikone“ des Industriezeitalters mit hohem Symbolwert und großer Anziehungskraft. Mit dem Bau der Brücke zeigte sich dies in der Einrichtung von Ausflugslokalen und Aussichtspavillons, die dazu dienten, die großen Besucherströme aufzufangen und die Brücke „in Szene“ zu setzen. Über ihre Verkehrsfunktion hinaus hat die Müngstener Brücke daher in- und außerhalb der Region des "Bergischen Städtedreiecks" eine ausgesprochen große Identität stiftende Bedeutung. Heute setzt sich diese Tradition im 2006 eröffneten "Brückenpark Müngsten" fort, in dem sich auch das Haus Müngsten befindet. Sowohl der Brückenpark wie das Haus Müngsten wurden aufgrund von internationalen Wettbewerbsergebnissen realisiert, haben verschiedene Auszeichnungen und Architekturpreise erhalten und unterstreichen an diesem hervorgehobenen Ort die besondere Bedeutung des Tals der Wupper als europäischen Kulturlandschaftsraum mit FFH-Status. Während der Errichtung der Müngstener Brücke konnten zudem auch Belange des „Heimatschutzes“ berücksichtigt werden, die es erforderten, das bereits damals stark besuchte Tal der Wupper möglichst unbeeinträchtigt zu lassen. Sie wird dadurch mit großer Selbstverständlichkeit in die besondere Topographie des Tals der Wupper eingebunden.

Als älteste erhaltene Flussstahlbrücke Deutschlands stellt sie auch einen Meilenstein in der Entwicklung von Konstruktions- und Berechnungsverfahren mit wissenschaftlichen Methoden dar. Wahrscheinlich zum ersten Mal wurden damals neuartige wissenschaftliche Berechnungsgrundlagen, wie die 1879 veröffentlichte "Theorie des Elastischen Bogens", angewandt. Bei der Müngstener Brücke handelt es sich um einen dreifach statisch unbestimmten Bogen, dessen Fachwerkstäbe und Fachwerkträger – dank ausgefeilter Berechnungs- und Bemessungsverfahren auf Basis wissenschaftlicher Methoden – durch eine besondere Filigranität hervorstechen. Die statische Redundanz wurde gezielt genutzt, den Fachwerkbogen im Freivorbau zu errichten, wobei aufwändige Lehrgerüste entfallen

konnten. Damit wurden beim Bau der Müngstener Brücke hoch innovative und effiziente Konstruktions- und Montagetechnologien im Großbrückenbau eingeführt, die bis heute praktiziert werden. Sie nimmt eine bedeutende Stellung im Hinblick auf die Entwicklung der Stahlbautechnologie im Großbrückenbau des 19. Jahrhunderts ein und dürfte als Vorbild für viele ähnliche Konstruktionen in Europa und in Amerika gedient haben. Die Müngstener Brücke kann somit als Pionierleistung der Stahlbautechnik gegen Ende des 19. Jahrhunderts gelten.

Als „Ikone“ des Industriezeitalters hat sie – wie oftmals bei technischen Meisterleistungen – ebenfalls die Kultur bereichert und die Künste beflügelt sowie „Nährstoff“ für Geschichten und Legenden gegeben. Film-, Fotokunst und Malerei, Gedichte und Liedtexte sowie selbst Aussichtspavillons [u.a. Diederichs-Tempel] dienten dazu, die Brücke innerhalb des Naturraums des Tals der Wupper zu „inszenieren“. Der symbolische Wert der Müngstener Brücke und die assoziativen Bezüge spiegeln sich ebenfalls in bis heute lebendigen Mythen, wie demjenigen des "Goldenen Niets" wider, der angeblich zur Schließung des Bogen verwendet worden sein soll.

Bisher wurden keine mit der Müngstener Brücke direkt vergleichbaren Brückenbauwerke in die Welterbeliste aufgenommen. Die einzige in die Welterbeliste eingetragene Bogenbrücke ist die Coalbrookdale Bridge, die jedoch in Gusseisentechnik und bereits mehr als hundert Jahre früher errichtet wurde.

Interessenbekundungsverfahren und Startschuss für eine serielle, transnationale Welterbewerbung

Im Jahr 2011/2012 hat das Land Nordrhein-Westfalen zur Vorbereitung der Fortschreibung der bundesdeutschen Tentativliste künftiger Welterbestätten ein Interessenbekundungsverfahren durchgeführt. An diesem Verfahren hat sich die Region Bergisches Städtedreieck, bestehend aus den Städten Remscheid, Solingen und Wuppertal gemeinsam mit der Deutschen Bahn [DB Netz AG als Eigentümerin] mit der Müngstener Brücke beteiligt. Fachlich unterstützt wurde die Region durch die RWTH Aachen, vertreten durch den damals dort verorteten UNESCO Chair in World Cultural and Urban Landscapes.

Die Jury hat sich damals zwar für die „Industrielle Folgelandschaft Ruhrgebiet“ als Projekt für NRW entschieden und dieses an den Bund zur Entscheidung weitergereicht, jedoch die außerordentlich hohe Qualität der Bewerbung gewürdigt und – wie auch bereits als Option in der Bewerbung festgehalten – vorgeschlagen, eine sogenannte serielle, transnationale Welterbewerbung mit vergleichbaren Brückenbauwerken dieser Zeit auf den Weg zu bringen. Diese wird seitens der Jury als sehr erfolgversprechend angesehen. Eine entsprechende Unterstützung seitens des zuständigen Landesbauministeriums wurde zugesichert.

Daher hat die Region, stellvertretend die Stadt Solingen, mit den Kommunen der weiteren Brückenbauwerke aus Frankreich, Portugal und Italien Kontakt aufgenommen, um deren Interesse abzufragen, gemeinsam mit den dort verorteten, weiteren Großbogenbrücken der Periode der Zweiten Industriellen Revolution eine "transnationale Serie" für die UNESCO-Welterbeliste zu bilden, da sich hierdurch die Chancen deutlich erhöhen, in die Welterbeliste aufgenommen zu werden. Die Reaktionen waren durchweg äußerst positiv.

Als Instrument für den Startschuss eines solchen gemeinsamen Vorhabens wurde seitens der Stadt Solingen ein Welterbekongress zum 120. Geburtstag der Müngstener Brücke vorgeschlagen, der 2017 durchgeführt wurde. Bevor auf die Ergebnisse des Welterbekongresses im Bergischen Städtedreieck, des zweiten Welterbekongresses in Porto und Vila Nova de Gaia sowie das vereinbarte weitere Vorgehen zwischen allen Stakeholdern [siehe: Ergebnisse der Welterbekongresse, weiteres Verfahren und zu erreichende

Meilensteine] eingegangen wird, sollen auf den folgenden Seiten die einzelnen Brückenbauwerke der Serie kurz vorgestellt werden.



Abbildung 1: Ponte Maria Pia, Porto – Vila Nova de Gaia / Portugal □ G. Eiffel / T. Seyrig □ 1875-1877

© Artur – Fotolia.com

Die Ponte Maria Pia überquert den Fluss Douro zwischen Porto und Vila Nova de Gaia. Sie ist 61,20 m hoch und hat eine Länge von 563 m. Die Ponte Maria Pia nimmt eine wichtige Rolle in der Geschichte der Konstruktion von Eisenbahnbrücken ein, denn bei der Bogenkonstruktion kamen die neuesten Konstruktionstechniken zum Einsatz.



Abbildung 2: Ponte Dom Luis I. [1881-86] [Théophile Seyrig], Porto und Vila Nova de Gaia, Portugal

© karnizz – Fotolia.com

Die Ponte Dom Luis I. überquert den Fluss Douro und verbindet die beiden portugiesischen Städte Porto und Vila Nova de Gaia. Die Bogenbrücke für Züge und Fahrzeuge hat mit 172 m die längste Spannweite von Brücken ihrer Art weltweit und bringt zugleich eine hohe technische und gestalterische Qualität zum Ausdruck.



Abbildung 3: Garabit Viadukt [1880-84] [Gustave Eiffel / Maurice Koechlin], Französisches Zentralmassiv, Auvergne, Frankreich
© rochagneux – Fotolia.com

Das Garabit Viadukt überspannt den Fluss Truyère bei Ruynes-en-Margeride in Frankreich mit einer Höhe von 165 m und einer Länge von 565 m. Das schmiedeeiserne Viadukt ist eines der wichtigsten Werke Gustave Eiffels. Sie war außerdem zum Zeitpunkt ihrer Errichtung die höchste Brücke der Welt.



Abbildung 4: Ponte San Michele [1887-89] [Jules Röthlisberger], Paderno d'Adda und Calusco d'Adda, Italien
© UMB-O – Fotolia.com

Die Ponte San Michele überquert den Adda bei Mailand zwischen den in Norditalien gelegenen Orten Paderno d'Adda und Calusco d'Adda. Die Brücke hat eine doppelte Fahrbahnplatte und ist 150 m lang und 85 m hoch. Die Brücke ist ein wichtiges Beispiel für die industrielle Architektur des ausgehenden 19. Jahrhunderts in Italien.



Abbildung 5: Müngstener Brücke [1893-97] [A. v. Rieppel], Bergisches Städtedreieck, Deutschland

© Kartografie Stadt Solingen

Die Müngstener Brücke überspannt die Wupper zwischen den Städten Remscheid und Solingen mit einer Höhe von 107 m und einer Länge von 465 m. Die Brücke ist die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands und markiert einen Meilenstein modernsten Ingenieurwissens der Periode der Zweiten Industriellen Revolution im ausgehenden 19. Jahrhundert.



Abbildung 6: Viaduc du Viaur [1895-1902] [Paul Joseph Bodin], Tauriac-de-Naucelle und Tanus, Frankreich

Das Viaduc du Viaur ist bis heute die größte Stahlbrücke Frankreichs. Die Brücke ist eine genietete Stahlbaukonstruktion, deren zwei Kragträger sich in der Mitte über ein Drehgelenk gegenseitig abstützen. Der zentrale, geteilte Bogen der einspurigen Eisenbahnbrücke mit einer Gesamtlänge von 460 Meter [410 Meter Stahlkonstruktion] hat eine Spannweite von 220 Meter. Sie bildet den Abschluss des Großbrückenbaus des späten 19. Jahrhunderts – konzipiert nicht als eigentliche Bogen-, sondern Auslegerbrücke.

Allgemeine Informationen zur Welterbekonvention und zum Antragsverfahren

Die Welterbekonvention [Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt 1972] definiert drei wichtige Anforderungen an Welterbestätten:

- Einzigartigkeit [außergewöhnliche universelle Wert],
- Authentizität [historische Echtheit],
- Integrität [Unversehrtheit].

Die Eintragung erfordert heutzutage sogenannte Managementpläne, u.a. mit der Festlegung einer Pufferzone, mit Sichtfelduntersuchungen, dem Nachweis der wirtschaftlichen Tragfähigkeit und der Kommunikation der Bedeutung des Welterbestatus in der Öffentlichkeit.

Aufgrund des völkerrechtlich wirksamen Übereinkommens geben die Nationalstaaten das Kulturgut quasi in die Obhut der Weltgemeinschaft. Dieser Akt hat zur Konsequenz, dass für den Umgang mit dem Welterbe die kommunale Entscheidungshoheit zum Teil aufgegeben wird.

Die Vertragsstaaten [im Fall des geplanten seriellen Welterbes Deutschland, Portugal, Italien und Frankreich] entscheiden, welche Stätten für die Aufnahme in die Welterbeliste vorgeschlagen werden sollen. Hierfür sind die Vertragsstaaten gehalten, sogenannte Tentativlisten [Vorschlagslisten] zu erstellen, die nach und nach abgearbeitet und bei der UNESCO zur Entscheidungsfindung eingereicht werden.

Das Welterbekomitee entscheidet dann, ob eine Stätte in die Welterbeliste eingetragen wird, wobei die Beratungsorganisationen des Welterbekomitees – IUCN, ICOMOS und ICCROM – die Nominierungsanträge der Vertragsstaaten evaluieren.

Nach der erfolgreichen Eintragung obliegt den Vertragsstaaten das Management der Welterbestätten.

Der „normale“ Nominierungsprozess in Deutschland verdeutlicht die Abbildung 8. Seitens der Bundesrepublik Deutschland dürfen maximal zwei Stätten pro Land und Jahr für die Welterbeliste nominiert werden. Hierdurch stellen die Tentativlisten auch „Wartelisten“ dar, die über Jahre hinweg abgearbeitet werden.

Avisiert ist derzeit die federführende Eintragung des seriellen, transnationalen Welterbeantrages über die Tentativliste Portugals. In den anderen Staaten können die Bauwerke dann „Huckepack“ mitlaufen – sozusagen „nebenher“ des normalen Verfahrens. Hierzu sind aber entsprechende Abstimmungsgespräche mit den Welterbebeauftragten aller beteiligter Staaten zu führen.

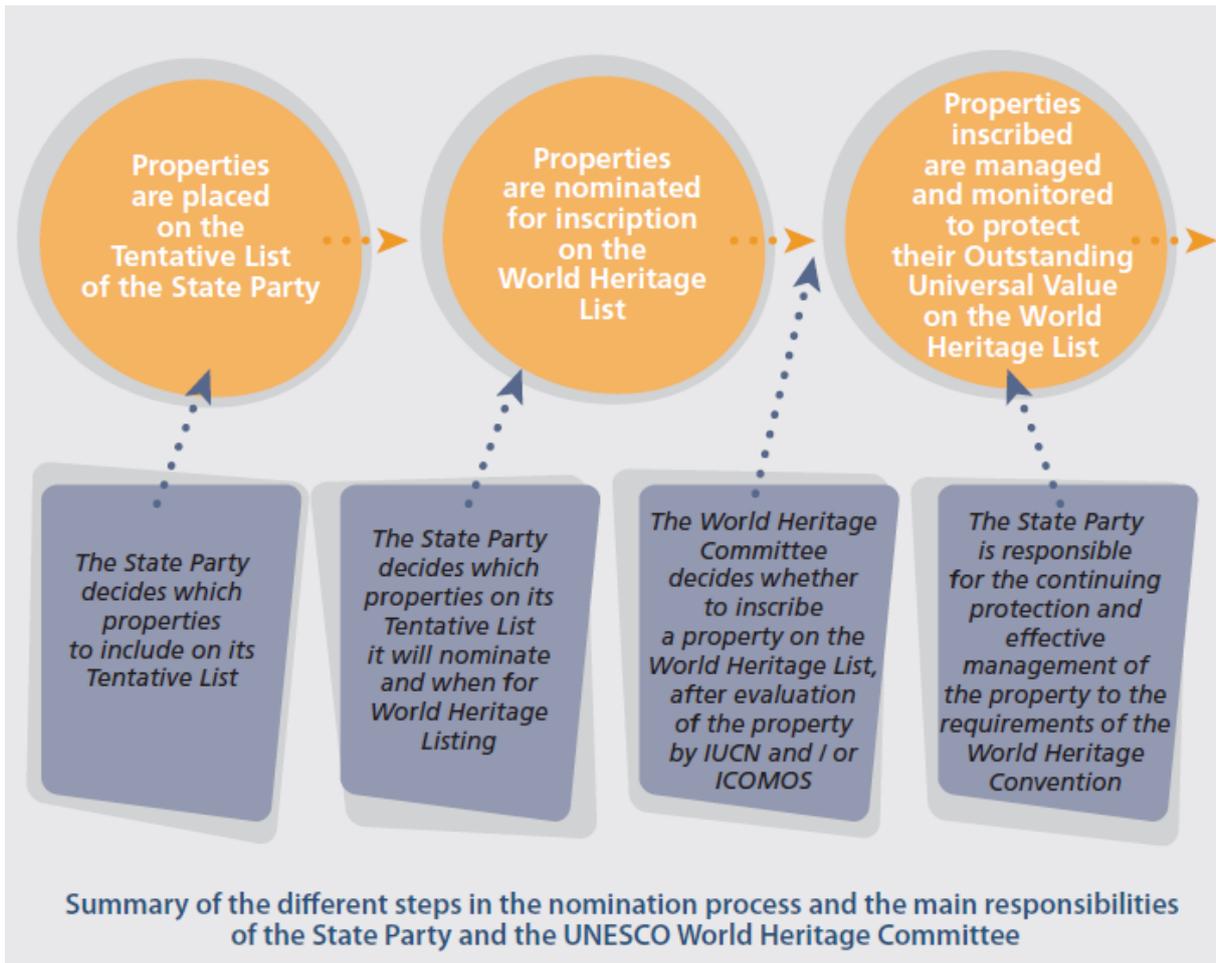


Abbildung 7: Notwendige Schritte des Nominierungsprozesses im Welterbe



Abbildung 8: Nominierungsprozess in Deutschland

In Bezug auf die Welterbevorhaben existieren drei Entscheidungsebenen.

- Das Welterbekomitee besteht aus 21 Repräsentanten unterschiedlicher Staaten und ist für Einschreibungen, Empfehlungen und Beschlüsse zu Welterbevorhaben zuständig.
- Nichtregierungsorganisationen [ICOMOS (International Council for Monuments and Sites), ICCROM (International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property, Rome) und IUCN (International Union for Conservation of Nature)] beraten sowohl das Welterbekomitee, u.a. bei der Evaluierung von Nominierungsvorschlägen, wie auch die einzelnen Welterbestätten.
- Die Mitgliedsstaaten sind für die Nominierungsvorschläge und den Schutz von Welterbestätten zuständig.

Eine generelle Übersicht gibt die folgende Grafik

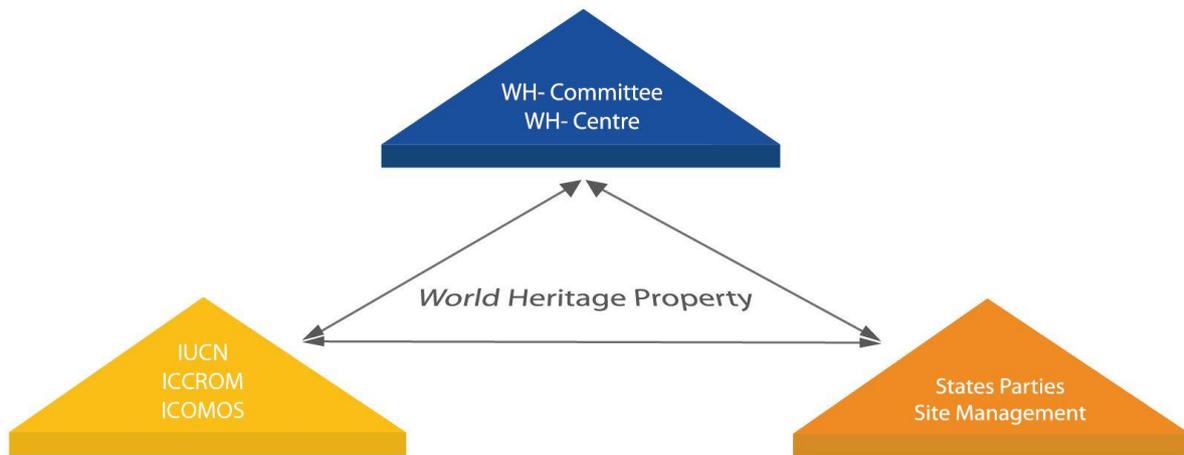


Abbildung 9: Drei Entscheidungsebenen bei Welterbevorhaben

Die Dichte von UNESCO-Welterbestätten ist in Europa bereits sehr hoch, ca. 50% aller Welterbestätten liegen in Europa. Auch daher ist ein möglicher und erfolgversprechender Weg zum Welterbe ein „serieller Nominierungsvorschlag“, der nicht nur die Münstener Brücke, sondern auch weitere europäische Großbogenbrücken mit „typologischer Verwandtschaft“ umfasst.

Ergebnisse der Welterbekongresse, weiteres Verfahren und zu erreichende Meilensteine

Mit fachlicher Unterstützung und Beratung durch Prof. Dr. Michael Kloos und Rolf Höhmann – deutschlandweit bekannte Experten für serielle, transnationale Welterbeverfahren und Industriebauten sowie Mitglieder bei ICOMOS und TICCIH – wurde durch die Stadt Solingen ein Meilensteinplan als Fahrplan zum Welterbe entwickelt, der dieser Vorlage als Anlage beigelegt ist.

Die einzelnen Meilensteine mit ihren Zielsetzungen und [erwarteten oder bereits erreichten] Ergebnissen sollen auch in der Vorlage noch einmal kurz dargestellt werden (siehe **Zeitplan**).

Bürger- bzw. Verbändebeteiligung

Welterbestätten sind u.a. auch Bildungsstätten und stehen zu Recht im Fokus der Öffentlichkeit. Im Rahmen des angestrebten Bewerbungsprozesses werden daher an

unterschiedlichen Stellen und zu unterschiedlichen Fragestellungen immer Bürger, Verbände und Institutionen aller beteiligten Staaten, Kommunen und Eigentümer am Prozess beteiligt werden.

Fazit

Es besteht die Chance, die „Müngstener Brücke“ mit einem international renommierten Kulturerbe-Label zu versehen. Erste Schritte wurden bereits mit einem überschaubaren Aufwand geleistet. Selbst wenn die gemeinsame Nominierung mit den Brückenbauwerken aus Portugal, Frankreich und Italien zum Welterbe nicht gelingen sollte, entstehen wertvolle kulturpolitische Impulse, etwa internationale Städte-Partnerschaften oder auch das Anstreben des Europäischen Kulturerbe-Labels.

In jedem Fall entstehen Möglichkeiten, ein einzigartiges Denkmal der Kultur- und Technikgeschichte der Region zu sichern. Hieraus entsteht auch Strahlkraft über die Region des Bergischen Städtedreiecks hinaus, wodurch sich deren Außendarstellung weiter profilieren kann.

Die Deutsche Bahn kann sich mit einem Weltkulturerbe international vermarkten und ist in den Prozess eingebunden, wodurch letztlich eine Sicherung der Müngstener Brücke für künftige Generationen gewährleistet wird.

Trotz des zeit- und arbeitsaufwändigen Verfahrens lohnt sich der Weg, denn die wirtschaftlichen und touristischen Effekte für die Region sind außerordentlich hoch. Dies belegen alle eingetragenen Welterbestätten.

Der Bewerbungsprozess setzt auch endogene Kräfte in der Öffentlichkeit, in der Politik, in der Wirtschaft, in der Wissenschaft und in der Kultur frei, die für die Entwicklung der Region in jedem Fall hilfreich sind.

Kosten und Finanzierung

Finanzielle Auswirkungen können derzeit noch nicht exakt beziffert werden. Der finanzielle Rahmen für das Nominierungsdossier und die Managementpläne soll aufbauend auf dem dritten Welterbekongress in Italien festgelegt werden. Hierbei muss ebenfalls festgelegt werden, welche Kosten hiervon von welchem beteiligten Staat / Kommune / Eigentümer oder weiteren Sponsoren / externen Dritten übernommen werden.

Die wirtschaftlichen und finanziellen Effekte für die beteiligten Kommunen, Eigentümer und vor Ort ansässigen Unternehmen [Imagegewinn, Marketing, Merchandisingprodukte, Gastronomie, Übernachtungs- sowie Besucherzahlen etc.] liegen um ein Vielfaches höher als die Aufwendungen – dies belegen bestehende Welterbestätten.

Zeitplan – einschließlich Zielsetzungen und (erwarteten) Ergebnissen

MEILENSTEIN 1:

Erster Welterbekongress im Bergischen Städtedreieck [2017]

Thema: Überblick über mögliche Großbogenbrücken im UNESCO-Welterbe

Inhaltliche Zielsetzungen:

- Aktualisierung des „Thematischen Berichts“ der UNESCO zu Brücken im Welterbe.
Anmerkung: Die UNESCO fertigt sogenannte „Thematische Berichte“ zu unterrepräsentierten Bauwerken des Welterbes an, um zu belegen, welche Bauwerke künftig noch ins Welterbe aufgenommen werden sollen. Der Thematische Bericht zu den

Brückenbauwerken bedarf seitens der Welterbexperten einer grundlegenden Erneuerung, wozu beim ersten Welterbekongress der Startschuss gelegt wurde. Die Studie ist auch eine Grundlage der Welterbebewerbung.

- Schaffung eines Überblicks über mögliche Großbogenbrücken der seriellen, transnationalen Welterbebewerbung.

Anmerkung: Auch diese Zielsetzung wurde erreicht, da die fünf Brückenbauwerke bestätigt und nach eingehender Prüfung auf dem zweiten Welterbekongress durch eine sechste Brücke ergänzt wurden.

Ergebnisse:

- Veröffentlichung der Ergebnisse des ersten Welterbekongresses in einem Dokumentationsband [liegt der Vorlage als Anlage bei]
- Memorandum of Understanding 1: Gemeinsame Absichtserklärung der beteiligten Kommunen aus Deutschland, Portugal, Italien und Frankreich zur Fortführung des seriellen Nominierungsvorschlags

Folgeaktivitäten vor Meilenstein 2:

- Porto klärt die Unterstützung und Zusammenarbeit mit den Gemeinden Vila Nova de Gaia und Saint-Flour
- Alle Kommunen identifizieren die Eigentümer der Brücken und die relevanten Akteure
- Alle Kommunen kontaktieren die Eigentümer der Brücken und informieren über die Welterbe-Nominierungspläne
- Alle Kommunen definieren einen Repräsentanten für die Welterbenominierung [dieser Punkt wurde auf einen Zeitpunkt nach Stattfinden des zweiten Welterbekongresses in Porto / Vila Nova de Gaia nach hinten verlegt]
- Die VertreterInnen der Kommunen, die Eigentümer sowie Experten werden von Porto bis Mai 2018 zum nächsten Meeting eingeladen

Allgemeine Zielsetzung:

- Aufbau eines organisatorischen Netzwerkes für den Nominierungsprozess

MEILENSTEIN 2:

Zweiter Welterbekongress in Porto und Vila Nova de Gaia [2018]

Thema: Überblick über Urbanisierung und nachhaltige Nutzung der potenziellen Welterbe-Brücken

Inhaltliche Zielsetzungen:

- Präsentation der Dokumentation des ersten Kongresses
- Experten und Eigentümer berichten über die zukünftige nachhaltige Nutzung der Brücken

Ergebnisse:

- Aktualisierung Memorandum of Understanding 1: Gemeinsame Absichtserklärung unter Einbeziehung der Gemeinden Vila Nova de Gaia und Saint Flour
- Memorandum of Understanding 2: Gemeinsame Absichtserklärung der Eigentümer der Großbogenbrücken [Unterzeichnung DB (Bundesrepublik Deutschland) und RFI (Italien)]
- Die Stadt Solingen übernimmt ab sofort auf Vorschlag der Kommunen und Bahnunternehmen aus Frankreich, Italien und Portugal die weitere Federführung des Gesamtprozesses

Folgeaktivitäten vor Meilenstein 3:

- Das *Viaduc du Viaur* wurde im Rahmen des zweiten Welterbekongresses als sechste Brücke der Serie identifiziert. Kontaktaufnahme der Städte und Regionen des Viaduc du Viaur [Tauriac-de-Naucelle / Tanus] durch die Kommune Saint Flour

- Die Deutsche Bahn übernimmt die Federführung unter den beteiligten Bahnunternehmen und nimmt Kontakt mit den Bahnunternehmen / Eigentümern in Frankreich und Portugal auf mit dem Ziel, diese in das Projekt zu integrieren
- Die Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft übernimmt die Federführung zur Erarbeitung eines „touristischen Gesamtkonzeptes“ für das serielle Welterbe und nimmt Kontakt mit den Tourismusorganisationen in Portugal, Frankreich und Italien auf

Allgemeine Zielsetzung:

- Aufbau der Arbeitsstruktur für das zukünftige Antragsverfahren

MEILENSTEIN 3:

Erster Schritt: Experten-Arbeitskreistreffen in Solingen [Termin vorgesehen für den 14./15.01.2019]

Thema: Arbeitsstruktur für das Antragsverfahren der potenziellen Welterbebrücken

Inhaltliche Zielsetzungen:

- Klärung der Arbeitsstruktur des Antragsverfahrens
- Vorbereitung der spezifischen Themenstellungen und Details der Nominierung: Definition Outstanding Universal Value [OUV], Authentizität, Integrität
- Vorgehen Erarbeitung Nominierungsdossier und Managementplan
- Vorgehen Erarbeitung Touristisches Gesamtkonzept

Teilnehmende:

- Aus den beteiligten Staaten werden alle relevanten Akteure, u.a. die nationalen Welterbebeauftragten, die Fach- und Welterbeexperten, die Repräsentanten der beteiligten Kommunen und Regionen, die Eigentümer, die Denkmalbehörden und die Tourismusexperten eingeladen.

Erwartete Ergebnisse und allgemeine Zielsetzung:

- Präzisierung der Vorgehensweise im zukünftigen Nominierungsprozess in einer gemeinsamen Diskussion mit ExpertInnen für das UNESCO-Welterbe, den zuständigen RepräsentantInnen der Vertragsstaaten für das Welterbe, den Eigentümern der Brücken, VertreterInnen der Oberen und Unteren Denkmalpflegebehörden, TourismusmanagerInnen etc.

MEILENSTEIN 3:

Zweiter Schritt: Dritter Kongress in Paderno d'Adda / Calusco d'Adda [1. Halbjahr 2019]

Thema: Nutzungs- und Erhaltungsstrategien

Inhaltliche Zielsetzungen:

- Klärung der Nutzungs- und Erhaltungsstrategien der Brücken

Erwartete Ergebnisse:

- Memorandum of Understanding 3: Gemeinsame Absichtserklärung der Vertragsstaaten
- Aktualisierung Memorandum of Understanding 1 und 2: Gemeinsame Absichtserklärungen mit Bahnunternehmen und Eigentümern aus Frankreich und Portugal sowie den beteiligten Kommunen am Viaduc du Viaur]
- Zwischenbericht zu den Ergebnissen des Experten-Arbeitskreistreffens
- Erste Tagung des politischen Steuerungsgremiums [Besetzung mit [Ober-]bürgermeistern aller beteiligten Kommunen und Repräsentanten der Eigentümer/Bahnunternehmen]

Avisierte Folgeaktivitäten:

- Klärung des finanziellen Rahmens für die Nominierung [Nominierungsdossier und Managementplan]

Allgemeines Ziel:

- Aufbau der Struktur sowie Finanzierung des Nominierungsdossiers und des Managementplans
- Gemeinsame Veröffentlichung mit ICOMOS zur Welterbe-Nominierung

MEILENSTEIN 4 [ab 2020]:

Erarbeitung Nominierungsunterlagen

Inhaltliche Zielsetzungen:

- Antrag auf Eintragung in die Tentativlisten aller beteiligten Vertragsstaaten
- Erarbeitung des Nominierungsdossiers
- Erarbeitung des Managementplans: [Es ist notwendig, einen Managementplan für jede Brücke sowie für den gesamten Antrag für die Seriennennung zu erstellen.]

Allgemeine Zielsetzung:

- Dokumentation des Nominierungsdossiers und des Managementplans

Anlagen

- Weiteres Verfahren und Meilensteine zum seriellen, transnationalen Welterbe [Diagramm]
- Dokumentation Erster Welterbekongress 2017: „Congress: Bridges in the World Heritage“