

■ Nordrhein-Westfalen

Neubau der Wuppertaler Schwebebahn

aus SIGNAL 01/2006 (Februar/März 2006), Seite 20-21 (Artikel-Nr. 10002851)
Jan Gympel

Schienenverkehrsfans sollten einen baldigen Besuch in Wuppertal einplanen: Denn wer noch etwas von der 1901 eröffneten Schwebebahn sehen will, dürfte dafür nicht mehr allzu lange Zeit haben. Natürlich stellt dieses Kuriosum der Verkehrsgeschichte, berühmteste Attraktion der 360.000-Einwohner-Stadt, nicht seinen Betrieb ein. Im Gegenteil: Um sich auch im 21. Jahrhundert an ihm zu erfreuen, wird es seit geraumer Zeit ausgebaut. Doch dies ist leider nichts anderes als eine freundliche Umschreibung für Abriss und Neubau.

Bezüglich des Fahrgerüsts ist der »Ausbau" mittlerweile nahezu abgeschlossen. Die Wuppertaler Stadtwerke führen an, alles andere als leichtfertig vorgegangen zu sein: Die alte Konstruktion sei vollkommen verschlissen gewesen, im Wochenrhythmus habe man die 13,3 Kilometer lange Strecke kontrollieren und schadhafte Teile sofort austauschen müssen. Der angestrebten Steigerung des Verkehrs bis hin zum 1 1/2-Minuten-Takt (der sich vermutlich mangels entsprechender Signalanlagen nicht wird realisieren lassen) seien die alten Fundamente, Stützen und Träger der Schwebebahn nicht gewachsen gewesen. Zudem habe es eine unverantwortlich hohe Zahl von Langsamfahrstellen sowie unglaubliche Lärmemissionen gegeben. Und schließlich sei man beim 1998 begonnenen Neubau ziemlich exakt den alten Plänen gefolgt, habe über der Wupper wieder Fachwerkkonstruktionen errichtet (obwohl diese natürlich anfälliger und folglich wartungs- und pflegeintensiver sind als vollwandige, wie sie seit je her auf der Sonnborner und Vohwinkler »Landstrecke" stehen), und diese sogar genietet - zwecks Wahrung des überlieferten Bildes und damit der Identität, aber wohl auch, weil man das sprichwörtliche Omelett essen wollte, ohne Eier zu zerschlagen.

Aus denkmalpflegerischer Sicht ist dieses Vorgehen denn auch, allen Mühen und aller Sorgfalt zum Trotz, bedenklich, nicht nur weil man sich natürlich fragt, wie gegenüber privaten Investoren argumentiert werden soll, wenn die öffentliche Hand bzw. ihr gehörende Unternehmen es sich so einfach machen. Natürlich bedeutet bereits jede Renovierung, so unabwendbar sie zur Erhaltung sein mag, auch einen Akt der Zerstörung, da es Verlust von Originalsubstanz gibt. Natürlich kann es auf diese Weise geschehen, dass ein Baudenkmal Schritt für Schritt verschwindet, sich quasi zur Kopie seiner selbst wandelt. Doch in der Regel vollziehen sich solche Prozesse im Laufe von Jahrzehnten oder gar Jahrhunderten. Auf diese Weise überträgt sich die Aura des Zeitzeugnisses auf die neuen Teile und bleibt dem gesamten Bau erhalten.

Filigranität ist dahin

Während man sich beim Fahrgerüst in nostalgieseligem Mummenschanz erging, verfiel man bei den - freilich im Laufe der Zeit mehr oder minder stark veränderten und zunehmend verwahrlosten - Stationen in das genaue Gegenteil: Da sie in der Regel nicht auf eigenen Füßen stehen, sondern in die Trassenkonstruktion eingehängt sind, war ihre Demontage beim Schwebebahn-Ausbau" unausweichlich. An ihre Stelle traten völlige Neubauten, die auch als solche erkennbar sind: Kaum etwas ist geblieben von der Filigranität und der Bescheidenheit, wie sie einst typisch waren für



(Foto: Jan Gympel)



Schwebebahnstation Robert-Daum-Platz: Oben der Altbau kurz vor seinem Abbruch im Jahr 1999, unten die vollständig neu gestaltete Haltestelle 2005. (Foto: Jan Gympel)



Schwebebahnstation Werther Brücke 1999: Bei keiner anderen Haltestelle ist das ursprüngliche, vom Jugendstil geprägte Erscheinungsbild vollständiger erhalten bzw. wiederhergestellt worden. Nun soll möglicherweise auch diese Station einem vereinfachten Neubau weichen. (Foto: Jan Gympel)

den gesamten deutschen Eisenbau, und die besonders gut zu der pietistisch geprägten Industriestadt zu passen schienen. Das Zurückhaltende, auch etwas Angestoßene, welches freilich Patina besaß, wollten die Verantwortlichen im 21. Jahrhundert nicht mehr sehen.

Deshalb trifft man jetzt auf regelrechte Glaskästen, und statt Weiß und Schwarz prägen nun Grün- und Blautöne das Erscheinungsbild der - seit langem völlig personalfreien - Stationen, welche »moderne Stadtbahnausstattung" vorweisen sollen: Sie sind deutlich größer als ihre Vorgänger, die Eingangsbereiche geräumiger, die Zugangsbrücken über die Wupper, die Treppen und die Bahnsteige breiter. Nicht nur deshalb ist es in den neuen Haltestellen viel heller als in den alten, sondern eben auch, weil man außer mit Stahl vor allem mit Glas baute. Wie üblich berauschte man sich jedoch vor allem an der Transparenz dieses Materials und übersah, wie pflegeintensiv es ist: Zahlreiche Scheiben sind nicht nur zerkratzt, sondern auch stark verdreht - vor allem an den Treppen fällt dies sehr unangenehm auf, und bei manchem Blick hinaus schaut man auf Vogelkot, der an den Fenstern klebt. Natürlich haben die Stadtwerke nicht die Mittel, die vielen, teils schlecht erreichbaren Glasflächen alle paar Tage von innen und vor allem von außen putzen zu lassen. Wie anfällig für Verschmutzungen und Vandalismus unlackierter Edelstahl ist, der nur gut und nobel wirkt, wenn man ihn regelmäßig sorgfältig poliert, fällt im Vergleich dazu fast nicht ins Gewicht. Angesichts dieser Zustände ist es beinahe eine Wohltat, wenn die so gern betonte Transparenz wieder reduziert wird, weil die Betreiber meinen, die Stationen mit Reklameplakaten »schmücken" zu müssen.

Das übliche Einerlei

Wo derlei blind den momentanen Architektur- und Designmoden gefolgt wurde, überrascht es nicht, wenn die weitere Ausstattung dem üblichen Einerlei entspricht: Sitzgelegenheiten, Schilder, elektronische Anzeigetafeln - alles denkbar banal. Fast völlig verschwunden sind liebenswerte Eigenheiten der Schwebbahn wie die kleinen Transparentkästen, die an den Ausfahrten »Halt" geboten: Man hat sie ersetzt durch langweilige Piktogrammschilder. An die alten Stationen erinnern eigentlich nur noch die simplen Bretterböden, die auch in die neuen eingebaut wurden.

Dabei hat man die Perrons etwas höher ausgeführt als ehemals. Doch trotz dieser Maßnahme und dem Bau von Aufzügen: Der Traum vom barrierefreien, da stufenlosen Einstieg muss bei diesem Verkehrsmittel noch mehr ein Wunsch bleiben als bei »normalen" Bahnen. Nur an einer einzigen Schiene zu hängen und sich deshalb besonders gut in die Kurven legen zu können, ist ein entscheidender Vorteil der Schwebbahn, die auf zehn Kilometern direkt über der Wupper verläuft, welche sich durch das nach ihr benannte, recht enge Tal windet. Es hat jedoch zur Folge, dass die Züge während des, in der Regel natürlich kurzen, Halts schaukeln. Die einseitige Belastung der Wagen durch das Aus- und Einsteigen der Fahrgäste tut ein Übriges.

Finanzierungsprobleme

Auf der Zielgeraden ist der »Ausbau", der ursprünglich bereits 2001 beendet sein sollte, ins Stocken geraten: Wegen Finanzierungsproblemen und einem Streit über weitere Zuschüsse des Landes ruhen die Arbeiten seit zwei Jahren. Ihre Fortsetzung an der westlichen Endstation Vohwinkel, von der ein Treppenhaus bereits abgerissen

worden ist, wird beispielsweise für 2007 anvisiert. Der geplante Neubau soll hier auch eine bessere Verknüpfung mit der S-Bahn bringen. Für die anderen noch verbliebenen historischen Haltestellen könnte die Verzögerung das völlige Aus bedeuten: Während die besonders schlichten und zierlichen Stationen in Elberfeld und Sonnborn schon restlos verschwunden sind, sollten einige der üppiger gestalteten in Barmen nach der Demontage wiederaufgebaut werden - und zwar, soweit möglich, mit den restaurierten Originalteilen. Neben den nicht im Gerüst hängenden Haltestellen Hauptbahnhof/Döppersberg (aus den 20er Jahren), Alter Markt (aus den 60ern) und Ohligsmühle (aus den frühen 80ern), wären so die Stationen Landgericht, Völklinger Straße und Werther Brücke sowie der östliche Endpunkt Oberbarmen, Bf./Berliner Platz oder zumindest die anschließende, dann stilgerecht verlängerte große Wagenhalle erhalten geblieben.

Mittlerweile heißt es jedoch, dafür reiche das Geld nicht mehr, zumal der Landesrechnungshof nicht nur Mängel bei der Ausschreibung und Vergabe gerügt habe (es schaltete sich dann auch die Staatsanwaltschaft ein), sondern ebenso gegen ein solches denkmalgerechtes Vorgehen Einspruch erhob. Statt Wiederaufbau der Hallen, deren stark linearer Jugendstil fast graphische Wirkungen entfaltet, sei nun nur noch ihr Nachbau finanzierbar, und zwar in vereinfachter Form. Ein wenig mutet dies an, als sollte es eine Strafe sein für jene Verzögerungen und auch Kostensteigerungen, die durch die Proteste gegen das Vorgehen der Stadtwerke entstanden sind: Das habt ihr nun davon, ihr renitenten Schwebbahnstalgiker und Denkmalschützer!

Euphemismen mit Tradition

Gegner des Projekts rechnen freilich anders. Sie fragen sich beispielsweise, wie man denn auf die Idee kommen konnte, ein Objekt, das auf eine Milliarde versichert ist, für fünfhundert Millionen neu erstellen zu können. Den Haushalt der Stadt - ohnehin in ähnlich desolater Lage wie in den meisten anderen Kommunen - dürfte der Schwebbahn- Neubau auf Jahre, wenn nicht Jahrzehnte hinaus massiv belasten.

Vielleicht wäre der Ärger vieler Schwebbahnfreunde auch nicht ganz so heftig ausgefallen, würden die Stadtwerke nicht bis heute darauf beharren, es habe sich nur um einen »Ausbau" gehandelt, ganz so, als hätte man bloß ein paar neue Gleise gelegt oder Bahnsteige verlängert. Aber Euphemismen haben natürlich gerade in diesem Falle Tradition, denn in Wahrheit schwebt die Schwebbahn ja auch nicht.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002851>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten