



regionale2010

:schiffsbrücke-wuppermündung

ein Projektansatz im Rahmen der Regionale 2010

Projektdossier | Stand: Januar 2008

:inhalt

:ausgangslage	02
:projektansatz und projektziele	04
:einbindung in die regionale 2010	08
:schiffsbrücke – das projektkonzept	16
:ausblick auf die realisierung	32
:ansprechpartner	35
:impressum	36

:ausgangslage

Anlass

Große Schiffsbrücken am Rhein gehören längst der Vergangenheit an. Die letzten Schiffsbrücken, die so genannte „Mülheimer Schiffsbrücke“ zwischen [Köln]–Mülheim und Köln sowie die Schiffsbrücke zwischen Koblenz und der Feste Ehrenbreitstein existierten noch bis zum Zweiten Weltkrieg und mussten dann den immer größer werdenden Schiffen und Schleppzügen Platz machen. Sie wurden durch feste Brücken ersetzt. Schiffsbrücken verschwanden fast völlig aus dem Ortsbild. Lediglich die alte Schiffsbrücke in der ehemaligen Mündung der Wupper in den Rhein existiert noch – wenn auch derzeit nicht an Ort und Stelle. Sie ist in ihrer kulturhistorischen Bedeutung deshalb einzigartig in Deutschland und nach heutigen Kenntnisstand auch in Westeuropa.



Die Schiffsbrücke Mitte der 80er–Jahre, nachdem Heinrich Schallenberg die Anlage instand gesetzt hatte. Foto: Longerich

Bis in die 90er–Jahre des 20. Jahrhunderts hinein war die Brücke, gebildet aus drei Binnenschiffen und einem darüber führenden Steg für Fußgänger und Fahrradfahrer eine der kürzesten und wichtigsten Verbindungen zwischen den nördlich der Wupper gelegenen Rheinorten Monheim, Hitdorf und Rheindorf und dem südlich der Wupper gelegenen Rheinort Wiesdorf. Mit Wachstum der lokalen Industrie, und hier insbesondere des Bayerwerkes, erfuhr auch die Schiffsbrücke eine steigende Frequentierung. Eine dort eingerichtete kleine Gastronomie sorgte für weiteren Bedeutungszuwachs als Treffpunkt und Ausflugsziel.

Mit dem Ensemble beherbergt die Region ein kulturhistorisches Kleinod, das Brückenbaukunst im lokalen Kontext erzählt. Mangelnde Wartung der früheren Besitzer, Hochwässer und Vandalismus setzten der Brückensteganlage sehr zu, sodass sie beinahe unwiederbringlich zerstört wurde. Mit diesem Projektansatz soll es ermöglicht werden, die Schiffsbrücke wieder an ihrem historischen Ort einzusetzen und den Erhalt des Denkmals über ein tragbares Nutzungskonzept zu sichern.

Was bis heute geschah

Mitte der 90er Jahre übernahm der Förderverein „Schiffsbrücke Wuppermündung e.V.“ die Verantwortung für die Schiffe und die Schiffsbrücke, um dieses Ortsteil prägende, überregional bedeutende Denkmal zu retten, wieder zu errichten und zu erhalten. 1996 ging die Anlage in den Besitz des Fördervereins über. Mit großem Engagement ließ der Verein die Schiffskörper in Holland von Grund auf sanieren. Dies ist mit Unterstützung der Vereinsmitglieder und vieler



1970: Bei gutem Wetter herrschte im Sommer reger Betrieb auf dem Brückensteg der Anlage. Heinrich Gless [l.], Erbauer und Eigentümer der Anlage, sprach von mehreren hundert Passanten täglich. Foto: Bleikertz

Bürger, aber auch der NRW-Stiftung, der Deutschen Stiftung Denkmalschutz und der Bayer AG weitgehend gelungen. Zwei der Schiffe erhielten bereits einen typgerechten Aufbau, das dritte wird in Kürze folgen.

Als einzige noch vorhandene Schiffsbrücke [im Rheinauenbereich] hat sie ein enormes Potenzial, überregional wahrgenommen zu werden. Zudem kann an die noch nicht weit zurückreichende Vorgeschichte der Anlage als beliebter Treff- und Identifikationspunkt für die Bevölkerung angeknüpft werden. Das ausdauernde Engagement der Akteure und der große Zuspruch zum Förderverein bezeugen die lokale Verbundenheit mit dem Projekt.

:projektansatz und projektziele

Der Verein will auf das Erreichte aufbauend ein dauerhaftes Gesamtkonzept verwirklichen. Die drei Schiffe sollen nach ihrer technischen Instandsetzung an den Originalstandort verbracht werden. Zwei der Schiffe – der Aalschokker „Recht“ und die Tjalk „Freiheit“ – sowie ein neuer [Versorgungs–]Ponton sollen über eine neue Steganlage zur Schiffsbrücke fest miteinander verbunden werden. Die beiden Originalschiffe in der Schiffsbrücke werden für einen Kioskbetrieb bzw. einen Veranstaltungs– und Gastraum ausgebaut. Der neue Ponton wird alle technischen Versorgungsfunktionen aufnehmen und als Aussichtspunkt dienen. Das dritte historische Schiff, der Klipper „Einigkeit“ wird mobil bleiben und in der Nähe der Schiffsbrücke vor Anker liegen [es soll erst mittelfristig ausgebaut und für Fahrten auf dem Rhein ertüchtigt werden]. Die Anbindung an Rad– und Fußwege soll gesichert werden.

Der Förderverein wird die komplette Eigentümer–, Träger– und Betreiberverantwortung übernehmen. Er ist dabei, hierfür einen belastbaren Organisations– und Wirtschaftsplan aufzubauen, der auf einer Kombination von breit im Verein angelegten bürgerschaftlichem Ehrenamt und professionellem Kern ruht.

Die Schiffsbrücke befindet sich im Schnittpunkt von Rhein und historischer Wuppermündung, in unmittelbarer Nähe zum Neulandpark [Gelände der Landesgartenschau 2005]

und der Dhünnaue [siehe auch Kapitel 4 Konzept]. Neben der Einzigartigkeit des Ensembles liegt hierin ein weiteres Potenzial in der strategisch günstigen Lage als wichtiges Verbindungselement im Raum.

Projektziele

Kernanliegen des Projektes sind – neben der Sicherung eines überregionalen Denkmals – der touristische und freizeitwirtschaftliche Aspekt sowie die Wiederherstellung eines regionalen Identitätspunkts.

Die Schiffsbrücke ist jahrzehntelang attraktives Ausflugsziel für Rheintouristen der näheren und weiteren Umgebung [z.B. aus dem Bergischen Land] gewesen. Das soll und wird sie nach Wiedererrichtung auch wieder werden; denn sie liegt in unmittelbarer Nähe der viel befahrenen überregionalen Radroute „Erlebnisweg Rheinschiene“. Sie ist damit für Fahrradfahrer – aber auch für Spaziergänger und Flusswanderer – eine wohlthuende Raststation. Durch ihre Einmaligkeit und durch ihren prägenden Charakter dieses Landschaftsabschnittes am Rhein wird der Betrieb der Brückensteganlage in der alten Wuppermündung zur Identifikation der Leverkusener Bürger mit ihrer Stadt beitragen.

Der Förderverein Schiffsbrücke Wuppermündung e.V. verfolgt mit seinem außergewöhnlichen Projekt das Ziel, einerseits das denkmalgeschützte Ensemble der Schiffsbrücke

wieder zu errichten, zu pflegen und zu erhalten, es somit für die Öffentlichkeit neu zu entdecken und zu erschließen und mit seiner besonderen Geschichte erlebbar zu machen. Es sollen auch unterschiedliche Freizeit- und Kultur-Angebote entwickelt werden, die den Standort wieder zu einem besonderen Treffpunkt werden lassen und ihn nachhaltig – unter besonderer Berücksichtigung des Landschafts- und Artenschutzes sowie der ökologischen Rahmenbedingungen – neu beleben. Vorgesehen ist, neben einer durchgängigen kleinen Bewirtschaftung, die Schiffsbrücke auch für kleinere Veranstaltungen, für Gruppen und Vereine so-



1997: zum Sommerfest geflaggt. Foto: Pilzecker

wie als außerschulischen Lernort für Kindereinrichtungen und Schulen zu nutzen. Dabei gehen die Akteure davon aus, dass die Schiffsbrücke als Denkmal von der hervorragenden Lage unmittelbar am Rhein und in einem Landschaftsschutzgebiet wie früher eine große Anziehungskraft haben wird. Zudem versprechen sich die Akteure durch die seriöse Belebung des Standortes eine ordnende Funktion gegenüber wilden Campern und Mülltouristen – also eine Förderung und einen Schutz des Umfeldes.

Auf der Grundlage eines breit gefassten und in seinen Kernbereichen ehrenamtlichen Selbstverständnisses der Akteure und ihrer Projektidee soll, der Tradition des Standortes folgend, das signifikante Profil einer bürger- und stadtteilverbindenden markanten Begegnungsstätte entstehen. Die auf Zusammenführung angelegte und sozial ausgerichtete „Brücken-Philosophie“ des Projektes soll durch Entwicklung und Betrieb wirtschaftlicher Teilbereiche auf kommerziell tragfähige Füße gestellt werden. Dabei ist den Akteuren bewusst, dass auch langfristig das Projekt ohne ehrenamtlichen Anteil nicht betrieben werden kann, da den wirtschaftlichen Handlungsfeldern des Projektes enge Grenzen gesetzt sind [Raumkapazität, Raumstruktur, natürliches Umfeld etc.]. Ziel ist es, durch eine solide und kreative Verknüpfung von ehrenamtlichem Engagement und betrieblichem Handeln einen Ansatz zu schaffen, der sicherstellt, dass das Denkmal langfristig eigenständig er-

halten werden kann und nicht auf regelmäßige öffentliche Fördermittel angewiesen ist.



Tag des offenen Denkmals 1994: Ein Kran des THW hebt Reste des alten Stegs. Foto: Felbor



Die Lage der zukünftigen Wpperschiffsbrücke: Im Knotenpunkt von Rhein, Wupper und Dhünn. Foto: Halberstadt

:einbindung in die Regionale 2010

Regionale Bedeutsamkeit des Projektansatzes

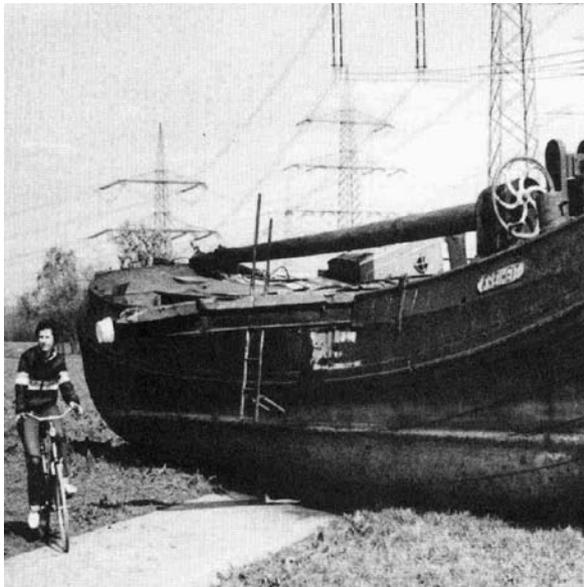
Der Projektansatz zur Wiederherrichtung der Schiffsbrücke auf Leverkusener Stadtgebiet, initiiert durch den Förderverein und in enger Abstimmung mit der Stadt Leverkusen, reaktiviert den historischen Brückenübergang über die Wupper an seinem originalen Standort und gibt eine seltene Möglichkeit, diese Brückenform zu erleben.

Das Konzept, die historische Schiffssubstanz denkmalgerecht wieder instandzusetzen, kombiniert die Aufgabenstellung, die Binnenschiffe zu einer zeitgemäßen Nutzung zu führen. Zugleich markiert der Standort den „Umbau“ der Landschaft im Laufe von 100 Jahren: Ist die Schiffsbrücke an der ursprünglichen Stelle der Wuppermündung, befindet sich die Mündung heute an einem „veränderten Gewässer“. Der Umbau der alten Wuppermündung in den 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts verlagerte die Wupper nördlich. An der jetzigen originären Stelle wird die Schiffsbrücke den alten Lauf der Wupper überspannen.

Die Sanierung der historischen Wuppersteganlage ist beispielhaft für den inhaltlichen, räumlichen und wirtschaftlichen Umgang mit dem kulturellen Erbe der Region Köln/Bonn. In enger Verknüpfung mit dem umgebenden Kulturlandschaftsraum leistet sie einen wesentlichen Beitrag zum Kulturlandschaftsnetzwerk der Region. Die regionale Bedeutsamkeit des Projektansatzes liegt im Einzelnen begründet in

- der historischen Bedeutung der Anlage und der umgebenden Kulturlandschaft,
- in dem angestrebten nachhaltigen und beispielhaften baulichen Konzept zur Sicherung, Inwertsetzung und behutsamen Entwicklung der Anlage,
- in dem auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zukunfts-gewandten Ansatz zum Umgang und zum künftigen Betrieb der Anlage.

Das Projekt ‚Schiffsbrücke Wuppermündung‘ wird innerhalb der raumwirksamen Projekte der Regionale 2010 „doppelt“ gelistet“, d.h. es ist sowohl Bestandteil des Ar-



Tjalk „Freiheit“ auf dem Trockenem, April 1989. Foto: Holger Schmitt

beitsbereiches :kulturelles Erbe wie des Arbeitsbereiches :grün [hier im Kontext ‚WupperWandel‘].

Regionale 2010

Das Wort „Regionale“ beschreibt ein Strukturprogramm des Landes Nordrhein–Westfalen, das im Turnus von zwei Jahren einer jeweils ausgewählten Region die Möglichkeit bietet, sich selbst und anderen zu präsentieren. Dabei sollen die Qualitäten und Eigenheiten der Region herausgearbeitet werden, um Impulse für deren zukünftige Entwicklung zu geben.

Im Jahr 2010 findet die Regionale in der Region Köln/Bonn statt. Die Regionale 2010 versteht sich als strukturpolitisches Instrument zur Gestaltung der Zukunft der Region Köln/Bonn. Sie ist der zentrale Anlass, dass sich die Region für strukturelevante Entwicklungsbereiche eine gemeinsame Perspektive für ihre Zukunft erarbeitet, die weit über 2010 hinausreicht.

In diesem Sinne wird das Jahr 2010 eine „doppelte“ Leistungsschau der Region: sowohl für Erreichtes [Etappenziel] als auch für den Ausblick, wo die „regionale Reise“ [Perspektive] hingeht. Diese Perspektive bzw. der Zukunftswillen der Region spiegelt sich dabei vor Ort für Bürger, Unternehmen, Verwaltung und Politik in einer klar definierten Anzahl von Projekten aus Städtebau, Wirtschaft,

Wissenschaft und Freiraumentwicklung wider, wird an ihnen ablesbar und sichtbar.

Die Regionale 2010 formt diese Perspektive zurzeit mit den an der Zukunftsgestaltung interessierten Kräften der Region. Diese liegen ausdrücklich vor allem in der Region selbst. Die Regionale 2010 hat hierfür die Rolle des Koordinators und des Moderators in einigen strukturelevanten Arbeitsbereichen der Region übernommen. Hierzu gehören u.a. die raumwirk-samen Prozesse und Projekte der Arbeitsbereiche :rhein, :grün und :stadt und auch des Arbeitsbereichs :gärten der technik.



Ihre Vernetzung zu einer regionalen Projektlandschaft ‚Stadt – Rhein – Land‘ ist dabei erklärtes Ziel der Regionale 2010.

Arbeitsbereich :grün

Der Arbeitsbereich :grün konzentriert sich vor allem auf die so genannte „blaugrüne Infrastruktur“ der Region als räumliche Leitlinie für Projekte. Gemeint sind der Rhein und seine Nebenflüsse sowie die Freiräume entlang dieser Korridore.

Geplant ist, ein „Grün-Konzept“ zur Gestaltung dieser „blaugrünen Infrastruktur“ aus der Region heraus zu entwickeln und regionale Zusammenhänge über einzelne Projekte hinweg zu verdeutlichen. Angestrebt wird, die vorhandenen Grünbereiche stärker zu vernetzen und somit neue Freiraumqualitäten für die Region zu schaffen, so, wie es einmal mit dem Kölner Grüngürtel begann.

Ziel der „grünen“ Regionale-Projekte ist hierbei vor allem die Sicherung und Aufwertung der Landschaft als Lebensgrundlage für die Menschen in der Region und damit die Schaffung einer „Infrastruktur der Zukunft“.

Der Arbeitsbereich :grün übernimmt die wichtige Funktion innerhalb der Regionale 2010, das Ziel der Vernetzung und Qualifizierung der Freiräume in der Region Köln/Bonn zu initiieren – nicht im Sinne der Rückgewinnung von Freiraum [wie z.B. im Emscher Landschaftspark] oder der Zuführung neuer

Nutzungen als Folge eines Schrumpfungsprozesses, sondern vielmehr im Sinne einer vorausschauenden und vorsorglichen Sicherung und Aufwertung des verbliebenen Freiraums als Lebensgrundlage der Menschen in der Region Köln/Bonn. Für eine nachhaltige und standortgerechte/-sichernde regionale Entwicklung benötigt insbesondere die wachsende Region Köln/Bonn eine planerisch leitende Perspektive.

Aufbauend auf den Vorarbeiten des „Arbeitskreises Natur und Landschaft“ der Region Köln/Bonn, hat im Rahmen der Regionale 2010 daher die Erarbeitung eines Masterplan :grün – getragen aus der Region selbst heraus – begonnen.

Masterplan :grün

Der Masterplan :grün ist ein innovatives Instrument der Steuerung, Kommunikation und interkommunalen Abstimmung, das in einem langfristigen und dynamischen Entwicklungsprozess eine planerisch leitende Perspektive für die künftige Freiraumentwicklung der Region formuliert. Ziel ist es, in Rückkopplung mit der Region Köln/Bonn ein regionales, zusammenhängendes Netz der bestehenden Grün- und Freiraumstrukturen zu schaffen, das die Unterschiede und die Unverwechselbarkeit der einzelnen Teilräume herausarbeitet, vorhandene Potenziale erschließt und die bestehenden charakteristischen Landschaftsräume der Region miteinander verbindet.

Wichtigstes Ziel des Masterplans ist es, diese bestehenden Landschafts- und Freiräume in der Region „vorausschauend“ zu sichern sowie neue Landschafts- und Freiraumqualitäten zu schaffen. Dies soll unter anderem dazu führen, die Verfügbarkeit von Landschaft für nicht nachhaltige Nutzungen zu begrenzen und wichtige Ressourcen und Faktoren der Natur- und Kulturräume langfristig zu stabilisieren.

Als Konzept zur Gestaltung der „Infrastruktur der Zukunft“ findet er seinen Ausdruck in einem regionalem Netz der Kulturlandschaften.



Kulturlandschaftsnetzwerk

Im Netzwerk der Kulturlandschaften werden naturräumliche Einheiten der Region mit regionalen Leitbildern herausgearbeitet und verbindliche Aussagen hinsichtlich der Qualifizierung formuliert. Dieses Netzwerk ist die Grundlage für die zukünftige Qualifizierung von Projekten vor allem im Arbeitsbereich :grün im Rahmen der Regionale 2010.

Die aufgezeigten Unterschiede und die Einzigartigkeiten einzelner Teilräume, erschließen vorhandene Potenziale und zeigen Beziehungen und Wechselwirkungen zwischen den charakteristischen Landschaftsräumen der Region Köln/Bonn auf. So werden spezielle Landschafts- und Freiraumqualitäten individuell erlebbar. Zudem trägt das Netzwerk der Kulturlandschaften dazu bei, das Erholungspotenzial der Landschaft und die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zu steigern.

Die Kulturlandschaft der Rheinaue

Das Kulturlandschaftsnetzwerk unterscheidet folgende Großlandschaften der Region Köln/Bonn: den Ballungsraum Rhein–Sieg, die Landschaft von Börde und Ville, das Bergische Land und die Mittelrheinische Pforte. Die heutigen Kulturlandschaften sind das Ergebnis der Jahrtausende alten Nutzung und Kultivierung der Naturlandschaft durch den Menschen. Seit der Kulturnahme der Landschaft ist der

Rhein eine wichtige Verkehrsachse in Europa. Bereits zu Beginn des 19. Jahrhundert entwickelten sich hier die ersten Industriestandorte an den Ufern des Flusses.

Die Großlandschaft des Ballungsraumes Rhein–Sieg ist der am dichtesten besiedelte Teil der Region. Sie besteht aus der Rheinaue und den Auweitungen an den Mündungen von Wupper und Sieg sowie den Niederterrassen und den höher gelegenen Mittelterrassen auf der rechts- und linksrheinischen Seite.

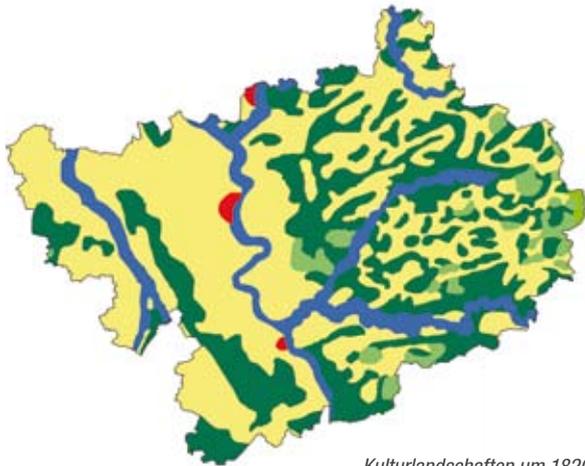
In den flussnahen Bereichen sind neben boomenden Industriearealen brach gefallenen Industriezonen zu finden, „Reste“ alter Natur- und Kulturlandschaften bestehen in der durch Besiedlung, Industrie und Verkehr geprägten Region der Nieder- und Mittelterrasse. Entlang der Rheinschiene sind die Städte Leverkusen, Köln, Wesseling, Bonn und Siegburg zu einem Ballungsraum mit rund 2 Millionen Einwohnern zusammengewachsen. Die Niederterrassen, die zwischen Leverkusen und Worringen eine Breite von bis zu 12 Kilometern erreichen, waren früher von fruchtbaren, dicht besiedelten Bauernfluren geprägt, Teile dieser Kulturlandschaft sind noch im Süden der Region erkennbar.

Die ursprünglichen Auenwälder, die die Flusslandschaft der Rheinaue prägten, sind heute zumeist durch Äcker, Grünland und Pappelpflanzungen entlang des fest eingebetteten

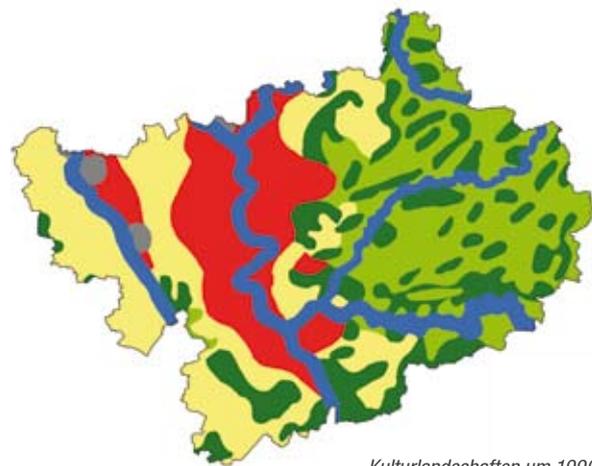
Rheins ersetzt. Infolge des hohen Grundwasserstandes und der periodischen Überschwemmungen wird der rheinnahe Bereich heute zum Teil als Dauergrünland genutzt. Außerhalb der Siedlungsbereiche sind fast flächendeckend Wasserschutzzonen ausgewiesen.

Auch in Zukunft wird der Ballungsraum Rhein–Sieg durch Siedlungs– und Wirtschaftstätigkeit gekennzeichnet sein. Die Offenlandbereiche dienen vor allem der acker– und gartenbaulichen Nutzung und der Freizeit und Naherho–

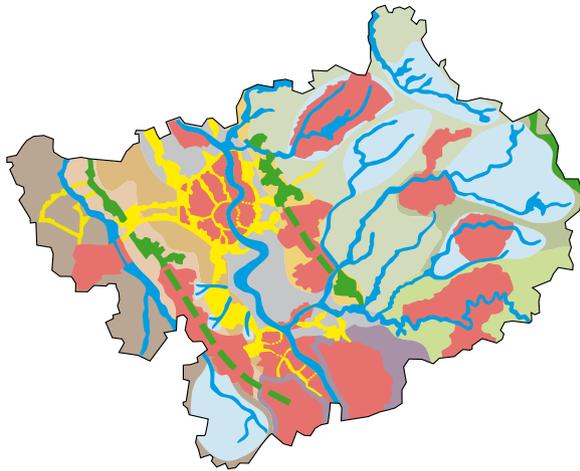
lung. Landschaftliche Potenziale werden nicht nur in ökologischer und kultureller Sicht, sondern auch als Standortfaktor in einer wachsenden Dienstleistungsgesellschaft eine wichtigere Bedeutung erhalten.



Kulturlandschaften um 1820



Kulturlandschaften um 1990



Kulturlandschaftsnetzwerk der Region Köln/Bonn

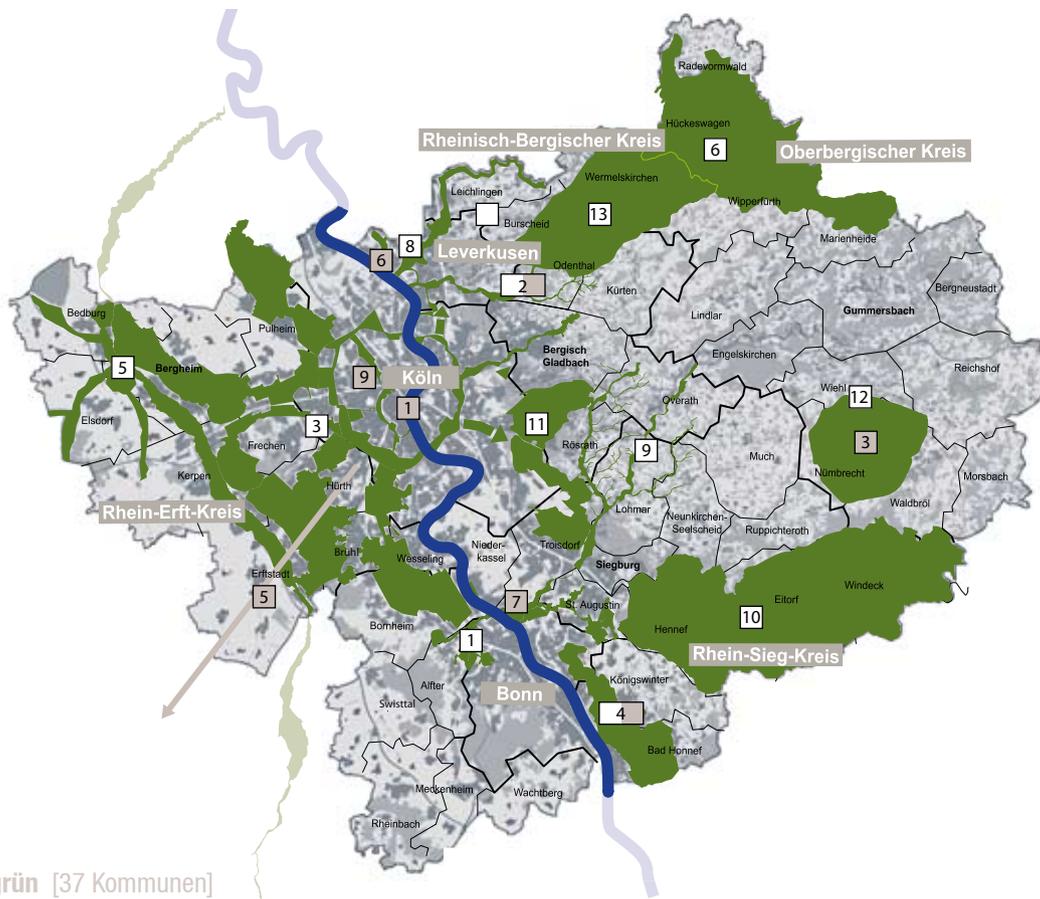
Arbeitsbereich :kulturelles Erbe

Der Projektansatz Wupperschiffsbrücke wird im Rahmen der Regionale 2010 in der Projektfamilie „Sicherung und Entwicklung des kulturellen Erbes“ der Region Köln/Bonn geführt, die sich in erster Linie aus Projektansätzen innerhalb des Arbeitsbereiches :stadt und vor allem innerhalb des Arbeitsbereiches :grün herausgebildet hat.

Die gelisteten Vorhaben widmen sich der Sicherung, Entwicklung und Aufwertung des kulturellen Erbes der Region und leisten dadurch einen substantziellen Beitrag zum

Kulturlandschaftsnetzwerk der Region Köln / Bonn. Daher wird die :projektfamilie auch und vor allem im Kontext des Masterplan: grün geführt.





:grün [37 Kommunen]

- 1 Grünes C | Bonn, Alfter, Bornheim, Niederkassel, Troisdorf, Sankt Augustin/RSK
- 2 Dhünn_Korridor | Leverkusen, Odenthal, Burscheid, Wermelskirchen, Kürten/RBK
- 3 RegioGrün | Köln, Bonn, Bergheim, Brühl, Ertstadt, Frechen, Hürth, Kerpen, Pulheim, Wesseling/REK, Bornheim/RSK, Bergisch Gladbach/RBK
- 4 Gesamtperspektive Siebengebirge | Königswinter/RSK
- 5 terra nova | Bergheim, Bedburg, Elsdorf/REK
- 6 Wasserquintett | Radevormwald, Hückeswagen, Wipperfürth, Marienheide/OBK
- 7 Wupper_Korridor | Leverkusen, Leichlingen/RBK
- 8 Grüner Fächer | Leverkusen
- 9 Agger_Stütz_Korridor | Troisdorf, Lohmar/RSK, Rösrath, Overath/RBK
- 10 Obere Sieg | Hennef, Eitorf, Windeck, RSK
- 11 Südliche Heideterrasse | Köln, Bergisch Gladbach, Rösrath/RBK, Troisdorf/RSK
- 12 Lebensader Bröl / Leben im Homburger Ländchen | Nümbrecht, Wiehl/OBK
- 13 Dhünnhochflächen | Burscheid, Kürten, Odenthal, Wermelskirchen, RBK

:kulturelles erbe [7 Kommunen]

- 1 Archäologische Zone | Köln
- 2 perspektive altenberg | Odenthal/RBK
- 3 Schloss Homburg | Nümbrecht/OBK
- 4 gesamtperspektive Klosterlandschaft Heisterbach | Königswinter/RSK
- 5 Agrippa-Straße Köln-Trier (Erlebnisraum Römerstraße) | Ertstadt/REK
- 6 Schiffsbrücke Wuppermündung | LEV
- 7 Fischereimuseum Bergheim | Troisdorf/RSK
- 8 Mühlen links und rechts des Rheins | Region Köln/Bonn
- 9 Flughafen Butzweilerhof | Köln

:schiffsbrücke - das projektkonzept

Projektgeschichte und regionalgeschichtliche Bedeutung

Der historische Liegeplatz der Schiffsbrücke befindet sich in Leverkusen–Rheindorf in der alten, nahe der neuen Wuppermündung bei Rheinkilometer 703 sowie der heutigen Dhünnmündung.

Noch bis nach dem Ersten Weltkrieg ließen sich dort Pendler mit einem Kahn übersetzen, um nach [Leverkusen–]Wiesdorf und zu den benachbarten Farbenfabriken zu gelangen. Durch die enorme Entwicklung des Unternehmens stieg die Zahl der von weither kommenden Arbeiter sprunghaft an. Die kleine Fähre über die Wupper konnte bald das Passagieraufkommen nicht mehr bewältigen. 1920 entstand an dieser Stelle eine erste Schiffsbrücke, eine leichte Konstruktion mit offenen Holzbooten als Schwimmkörper, die 1929 durch schwere eiserne Pontons ersetzt wurden. Die so erneuerte Schiffssteganlage über die Wuppermündung wurde bis in die späten Kriegsjahre des Zweiten Weltkriegs von einigen hundert Personen täglich benutzt.



Anfang der 1930er–Jahre besteht die Brückensteganlage vorwiegend aus Holz. Eine Passage kostet Brückengeld, für Fahrräder muss extra gezahlt werden. Foto: Stadtarchiv Leverkusen

Bis 1938 mussten die Passanten „Brückengeld“ für das Nutzen der Steganlage zahlen, das dem Unterhalt der Anlage zugute kam. Als die Stadt Leverkusen einen Zuschuss zum Unterhalt gewährte, entfiel die Maut für die Nutzung, und die Bürger konnten die Schiffsbrücke kostenlos überqueren. Als Service für die Passanten – darunter

viele Fahrradfahrer – und die Wartenden an der Fähre nach Kasselberg, die ebenfalls von hier abfuhr, betrieb der Eigner der Anlage, Heinrich Gless, einen Flaschenbierausschank.

Im Frühjahr 1945 wurde die eiserne Ponton-Anlage wegen des Vorrückens der Alliierten von deutschen Soldaten gesprengt, und der Übergang über die Wupper an dieser Stelle war vorübergehend unmöglich. Dadurch mussten die Arbeiter einen Umweg von mehreren Kilometern auf ihrem Weg zu bzw. von den Farbenfabriken auf sich nehmen. Es erfolgte daher sehr schnell der Wiederaufbau der Schiffs-

brücke mit ausrangiertem Militärmaterial. Passierbar war sie bereits wieder 1946. Im Frühherbst 1956 trieb diese – immer noch recht provisorische – Anlage bei Hochwasser und Sturm ab. Die Schwimmkörper wurden stark beschädigt, sodass der Eigentümer die alten Pionierpontons nach und nach durch drei ausrangierte holländische Eisenschiffe ersetzte. Diese bildeten nun die Tragkörper für den Steg. Das erste Brückenschiff war ein ehemaliger Segler mit Klipperrumpf und einem großen Deckshaus, das jedem Passanten offen stand und das vorherige schwimmende Mauthäuschen ersetzte. Eine zusätzliche Wetterschutz-



Nach 1956 kaufte Heinrich Gless nacheinander drei holländische Schiffe und nutzte sie als Tragkörper für die Steganlage. Das Bild zeigt die Schiffsbrücke vor Kauf des Aalschokkers. Foto: privat

dachkonstruktion auf dem Ladedeck diente darüber hinaus bis in die späten 70er–Jahre des 20. Jh. als Warteraum.

Die Anlage entwickelte sich in der Folgezeit zu einem allseits beliebten Rastplatz und wurde malerisches Ausflugsziel für viele Spaziergänger am Rhein [Schänke „Zur Wuppermündung“]. Der Eigner taufte den Klipper auf den Namen „Einigkeit“. Schon bald folgte das zweite Schiff, die Tjalk „Freiheit“, ein sehr geräumiger ehemaliger Lastensegler, und schließlich 1967 als dritter Tragkörper ein ausgedienter Aalschokker, die „Recht“, ein spezielles Gerät für die Netzfischerei auf Wanderfische im Rhein. Alle drei „Schwimmkörper“ wurden auf holländischen Werften gebaut und zählen zu den Plattbodenschiffen, die einen extrem niedrigen Tiefgang haben und sich besonders für das Befahren von Flüssen und seichten Küstengewässern eignen. Die Tjalk ist wohl das älteste Schiff des Trios. Sie wurde vermutlich Ende des 19. Jahrhunderts gebaut, dann folgte der Klipper. Der jüngste Tragkörper ist der Aalschok-



Im Winter wie im Sommer ein lohnendes Ausflugsziel – die Brückensteganlage schneebedeckt. Foto: Wirtz

ker, der wahrscheinlich 1927 entstand. [Die Recherchen zur Herkunft und Geschichte der Schiffe in niederländischen Schiffsregistern sind noch nicht abgeschlossen.]

Mit der großräumigen Verlegung von Dhünn und Wupper Mitte der 70er–Jahre des 20. Jh. entstand eine neue Wuppermündung im Bereich der alten Hafenzufahrt Rheindorfs, dem so genannten Katzenpuhl, über die eine weitere Pontonbrücke für den landwirtschaftlichen Betrieb gebaut wurde. Durch die neue Wegführung verlor die Brückenstegverbindung in der alten Wuppermündung an Bedeutung, und die Stadt stellte ihre Zuschüsse zur Erhaltung der Schiffsbrücke ein. Die Erben des Eigners, der 1974 gestorben war, verkauften die Anlage 1982 an Heinrich Schalenberg.

Im Frühjahr 1983 beschädigte ein Hochwasser die Schiffsbrücke so stark, dass das Tragschiff „Einigkeit“ sank. Der neue Eigentümer reparierte die Steganlage. Ihrer ge-



Sommer 1986 – Radtouristen nutzen die Schiffsbrücke. Foto: Kölnische Rundschau

schichtlichen und technischen Bedeutung entsprechend, erfolgte am 14. Juli 1983 die Eintragung der Brückensteg– anlage in die Denkmalliste der Stadt Leverkusen.

Im Sommer 1984 wurde die wieder errichtete Anlage mit den als Brückenschänke und Vereinsheim ausgebauten Tragschiffen eingeweiht und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Im Oktober 1991 wechselte die Schiffsbrücke erneut den Besitzer. Der neue Eigentümer ließ es an der angemessenen Wartung und Pflege der Anlage fehlen. So geriet das Denkmal in einen bedenklichen Unterhaltungs– zustand, der wiederum zu Vandalismus und starker Zerstö– rung führte. Im September 1992 brannte der Aalschokker aus und sank. Einen zweiten Brand gab es etwas später auf der Tjalk – ein Sinken konnte aber verhindert werden.

In Anbetracht der unklaren Eigentumsverhältnisse – der in Zahlungsnot geratene Besitzer der Anlage hatte die drei Schiffe angeblich an eine holländische Firma verkauft, die aber nicht existierte – griff die Untere Denkmalbehörde der Stadt Leverkusen ein. Sie führte wiederholt mit Feu– erwehr, Technischem Hilfswerk und zuständigem Was– ser– und Schifffahrtsamt Sicherungs– und Verankerungs– maßnahmen durch. Bei einer Aktion am Tag des offenen Denkmals im September 1994 konnte der damals schon seit mehr als zwei Jahren auf Grund liegende Aalschokker gehoben und provisorisch schwimmfähig gemacht wer–

den. Nach Klärung der Eigentumsfrage und Rückkauf der Anlage durch den Voreigentümer Heinrich Schallenberg übereignete dieser die erhaltenen Reste der Anlage als Sachspende dem im Oktober 1995 gegründeten Förder– verein Schiffsbrücke Wuppermündung e.V. in Leverkusen, der sich die Instandsetzung und den Erhalt der Anlage zum Ziel gesetzt hat.

Seit dem Eigentumsübergang im Februar 1996 bemüht sich dieser gemeinnützige Verein mit beachtlichem Erfolg um die Wiedererrichtung der historischen Schiffssteganlage. Im Dezember 1997 konnten alle drei Schiffe zum Ijsselmeer transportiert und auf einer holländischen Fachwerft gründ– lich saniert und wieder schwimmfähig gemacht werden. 2003 wurden alle drei Schiffe nach Deutschland zurück– geholt, da die Werft scheinbar in Zahlungsschwierigkeiten geraten war und der Förderverein verhindern wollte, dass die Schiffe in eine evtl. Konkursmasse gerieten.



Anfang der 1970er–Jahre. Foto: Stadtarchiv

Sachstand heute

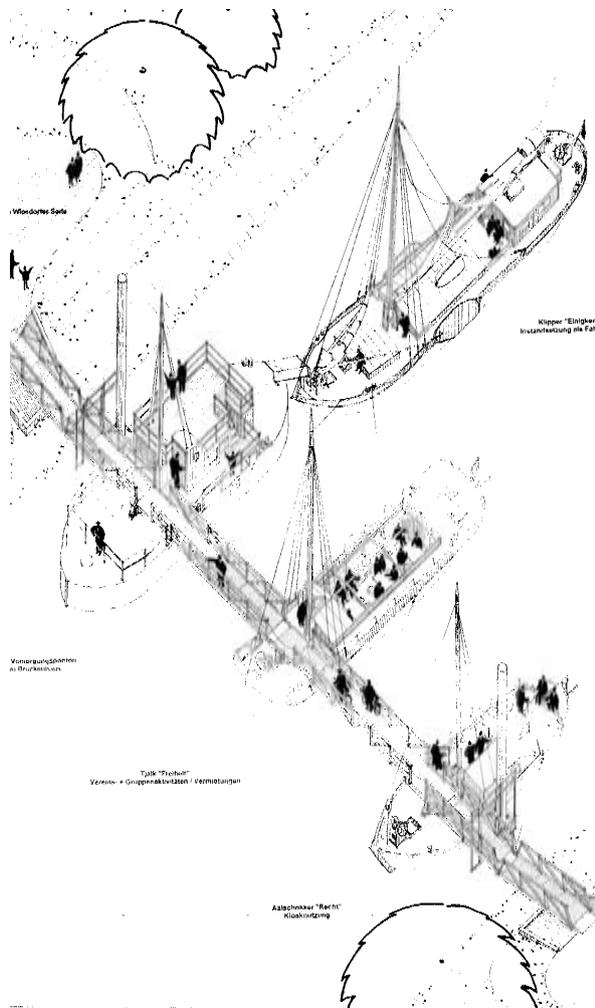
Heute befinden sich zwei der Schiffe [Klipper und Aalschokker] auf dem Gelände der Neuen Ruhrorter Schiffswerft in Duisburg, eins [Tjalk] auf dem Gelände des Bayer Chemieparcs in Leverkusen.

Die Instandsetzung der Tjalk ist am weitesten vorangeschritten, da der Innenausbau in einem ABM-Projekt mit Kolping-Bildungswerk, Job-Agentur und Förderverein in Angriff genommen werden konnte. Zuwendungen des Unternehmens Bayer ermöglichten dies.

Der Klipper ist noch unvollständig; der Aufbau fehlt. Für die Instandsetzung konnte der Förderverein bereits Fördermittel einwerben, sodass diese Arbeiten schon bald in Auftrag gegeben werden könnten. Die an den Innenschiffen notwendigen Entrostungs- und Konservierungsarbeiten, werden umgehend in Eigenleistung durch den Förderverein erbracht.



Aalschokker „Recht“ grundsaniert im Duisburger Innenhafen. Foto: Pelzer



Lagesituation der geplanten Brückensteganlage in der alten Wuppermündung – mit dem Klipper als am Ponton anliegendem fahrbereitem Schiff.
Zeichnung: Hehmann

Planungsgrundlagen

Grundlage für das Planen der Wiedererrichtung ist die bisherige denkmalgeschützte Anlage – sowohl von den Abmessungen als auch vom Erscheinungsbild sowie von ihrem Standort her – mit folgenden Einschränkungen: Der Förderverein legt Wert darauf, dass bei der Grundsanierung aller drei Schiffskörper ein Zustand erreicht wurde und wird, der dem ursprünglichen Aussehen der Schiffe direkt nach Anschaffung und erstem Einsatz in Leverkusen am nächsten kommt. Das bedeutet auch, die atypischen Aufbauten und die Betonverfüllungen des Vorbesitzers Schallenberg zu entfernen.

Im laufenden Bauantragsverfahren zur Wiedererrichtung am historischen Standort müssen u. a. die Lage und Anordnung der Schiffe und des Pontons, die statische Konstruktion des Gesamtbauwerks sowie die Gestaltung der Steganlage beigebracht werden.

Akteure vor Ort

Die treibende Kraft für den Erhalt und die Wiedererrichtung der Schiffsbrücke ist der gemeinnützige „Förderverein Schiffsbrücke Wuppermündung e.V.“. Er gründete sich im Oktober 1995 aus einer engagierten Bürgerinitiative. Trotz vieler Schwierigkeiten und immer wieder auftauchender Probleme und Zweifel haben die mittlerweile 40 Mitglieder des Fördervereins es geschafft, die drei mehr als überarbeitungswürdigen Schiffskörper zu sichern und grundzusaniieren.

Bei den Akteuren handelt es sich ausschließlich um ehrenamtlich arbeitende Menschen aus Leverkusen und Umgebung. Sie repräsentieren ein Wissen unterschiedlichster Fachrichtungen und haben sich im Laufe der Jahre ein erhebliches spezifisches Know-how angeeignet, das die zur Realisierung und zur Betreibung eines so anspruchsvollen Projektes erforderliche Kompetenz einbringt.

Die Akteure sind sich darüber im Klaren, dass das Leverkusener Projekt ‚Schiffsbrücke Wuppermündung‘ in der konzipierten Form nur dann langfristig und dauerhaft betrieben werden kann, wenn das ehrenamtliche Engagement aufrechterhalten und das Projekt durch eine breite Basis engagierter Bürgerinnen und Bürger unterstützt wird.

Ebenso wichtig ist die organisatorische Unterstützung, die praktische Mithilfe und fördernde Begleitung beteiligter Institutionen.

Verfahren

Auf der Grundlage eines vom Verein und der LEG Arbeitsmarkt- und Strukturentwicklung GmbH [LEG AS] in enger Zusammenarbeit entwickelten Nutzungs- und Betriebskonzeptes nahm der Verein 2003 mit dem Büro „startklar.projekt.kommunikation“ Kontakt auf, das im Auftrag des Landes NRW die Programmsteuerung für das Förderprogramm „Initiative ergreifen“ sicherstellt.

In einem intensiven Arbeitsprozess, in dem alle planerischen und fachlichen Themenbereiche Berücksichtigung fanden, wurde der Projektansatz ‚Schiffsbrücke‘ in den Folgejahren soweit qualifiziert, dass der Verein Ende 2006 über die Stadt Leverkusen einen Antrag auf Förderung des Projektes an das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW stellen kann.

Die LEG AS hat auf Anfrage des „Fördervereins Schiffsbrücke Wuppermündung e.V.“ hin den Prozess der Projektentwicklung in all seinen Facetten von Beginn an begleitet und aktiv unterstützt. Darüber hinaus sichert sie eine Einbeziehung arbeitsmarktpolitischer Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen, ihre Steuerung/Koordination und zeitnahe Einbetung in einen kontinuierlichen Arbeits-/Projektlauf sowie eine Beratung in den ersten drei Betriebsjahren zu wirtschaftlichen Aspekten des jungen Unternehmens.



Brückensteg 1960. Foto: Loef

Das Büro „startklar.projekt.kommunikation“ sichert die Programmsteuerung und –begleitung im Rahmen des Landesprogramms „Initiative ergreifen“ und berät den Verein zu förderrechtlichen Fragen. Des Weiteren gewährleistet das Büro „startklar.projekt.kommunikation“ durch eine kontinuierliche Begleitung des Projekts seine antragsgemäße inhaltliche Realisierung und sichert diesbezüglich ein adäquates Moderationsverfahren.

Konzept zur Einbindung der Schiffsbrücke an den Standort

Das Betriebskonzept der historischen Brückenverbindung setzt auf die erstklassige Lage an landesweit bedeutsamen Radrouten. Entlang des Rheins verläuft die stark frequentierte Fahrradroute „Erlebnisweg Rheinschiene“. Sie ist als eine der zentralen fahrradtouristischen Hauptachsen des Rheinlandes Bestandteil eines gut ausgebauten Radwegenetzes zwischen Bonn, Köln und Leverkusen. Im Norden kreuzt der Erlebnisweg bei Monheim die „Kaiserroute“



Perspektiven im Neulandpark 2006

[Radweg von Aachen nach Paderborn], die wiederum den „Erft–Radweg“ schneidet, und hat direkte Verbindung zu den weit verzweigten „Euroga–Routen“. Die Schiffsbrücke lockt außerdem als Station für kurze und mittlere Rundstrecken – immer längs des Rheins, z. B. Richtung Hitdorf, per Fähre nach Langel [oder bis Urdenbach, per Fähre nach Zons], Richtung Köln über die Leverkusener Autobahnbrücke zum Neulandpark und zurück nach Rheindorf.

Im Rahmen der erfolgreichen Landesgartenschau 2005 – in unmittelbarer Nähe zum historischen Schiffsbrückenstandort – wurden zudem Radwege längs der Wupper und der Dhünn entwickelt und beschildert. Somit besteht auch eine attraktive Verbindung Richtung Bergisches Land und zurück.

Im Rahmen des Regionale–2010–Projektansatzes ‚WupperWandel‘ sollen die Verbindungen entlang der Wupper vom Rhein bis ins Bergische Land gestärkt werden. Die Schiffsbrücke wird in diesen Ansatz als wichtiges touristisches Ziel einbezogen und an das Wegenetz gebunden. Bei Umsetzung des Projektes erfährt die Anlage einen erneuten Schub als Ankerpunkt von dieser Themenroute.

Über das Projekt ‚Grüner Fächer Leverkusen‘ wird die gesamte Stadt für Spaziergänger, Walker, Wanderer bis hin zu ambitionierten Läufern erschlossen. Vom Angelpunkt Neulandpark erstrecken sich Achsen über das gesamte Stadt–

gebiet hinaus und verbinden so die einzelnen Stadtteile miteinander und Leverkusen in die Region. Die neue Verbindung über die Schiffsbrücke wird in dieses Konzept einbezogen. Daher ist durch die Umsetzung dieses Projektes eine erhöhte Frequentierung zu erwarten.

Der Sprung über den Rhein ist über die Autobahnbrücke gewährleistet. Nicht allzu weit entfernt bietet die Fähre in Hitdorf eine zweite Querungsmöglichkeit. Zudem ist der Rhein mit der alten Wuppermündung für Angler ein Erfolg versprechender Gewässerabschnitt, zumal Lachs und Zander inzwischen vermehrt auftreten. Naherholungssuchende, Spaziergänger, Flusswanderer wie Kanufahrer oder Ruderer, Naturfreunde und –beobachter sind häufige Gäste der Rheinauen und potenzielle Besucher der Schiffsbrücke Wuppermündung.

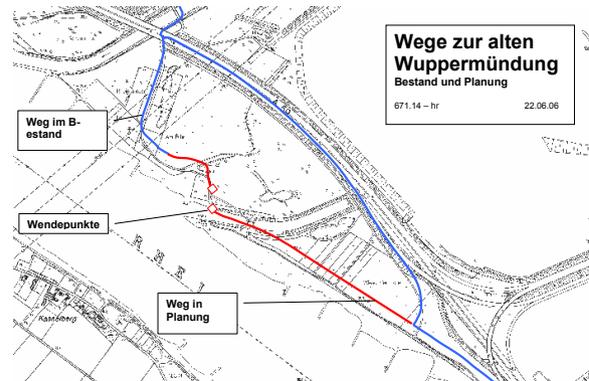
Für die Anbindung an alle Routen gilt, dass eine Erschließung der Schiffsbrücke erfolgen muss, d. h., der Ausbau des letzten Teilstücks bis direkt an die Anlage muss entsprechend landschaftsverträglich in stand gesetzt und gegebenenfalls ausgebaut werden.

Bau-, Raum- und Nutzungskonzept Schiffsbrücke

Das Raum- und Nutzungskonzept stellt einen bestmöglichen Kompromiss aus möglichst originalgetreu nachempfunderer Wiedererrichtung der Schiffsbrücke und den



Laufstreckenkonzept „Grüner Fächer“



notwendigen Erneuerungen für eine dauerhaft gesicherte Bewirtschaftung vor.

Deshalb wird die künftige Anlage statt des dritten Schiffes als Tragkörper eine Ver- und Entsorgungsstation [mit Wasertanks und sanitären Anlagen] für die Bewirtschaftung durch einen Kiosk und durch eine Abend- bzw. Wochenendgastronomie erhalten.

Der Klipper – das dritte Schiff – soll als fahrbereites Segelschiff seinen Liegeplatz vorwiegend an der Station haben. Er wird für Schul- und Veranstaltungsfahrten genutzt.

Das Raumkonzept der Schiffe, das den Aufenthalt von Gästen sowohl im Innenbereich als auch an Deck vorsieht, geht bei einer maximalen Bestuhlung in den Schiffen von insgesamt 36 Sitzplätzen aus. An Deck sind darüber hinaus weitere 15 Sitz- bzw. Stehplätze vorgesehen. Bei besonderen Veranstaltungen oder zu Hochlastzeiten ist es vorstellbar, bedarfsorientiert auch landseitig im unmittelbaren Umfeld Bewirtungsmöglichkeiten zu schaffen, die jedoch nicht dauerhaft, sondern nur veranstaltungsbezogen und wenig raumgreifend sein sollten, z. B. bei Sommerfesten und beim Adventsmarkt. Nur in diesen begründeten Einzelfällen und außerhalb der Vogelbrutzeiten ist dies mit Sondergenehmigung der unteren Natur- und Landschaftsbehörde möglich, da die alte Wuppermündung im Landschaftsschutzgebiet liegt.

Durch besondere, jahreszeitlich orientierte Angebote wie frische Gemüse- und Obstsaft einer Fitnessbar [Kiosk], Räucher-Events am Fluss, Sonderveranstaltungen zu den Leverkusener Jazz-Tagen, aber auch regelmäßige Jazz-Abende, spezielle Kinderveranstaltungen, Kleinkunst für Erwachsene, „Groß-trifft-Klein-Promi-Abende“, die Einrichtung einer „Rumerie“, Angebote von Wein- und Whiskey-Kursen sowie –Kostproben gibt es eine Vielzahl spannender und Erfolg versprechender Angebote, die eine Auslastung der Kapazitäten sicherstellen und somit die wirtschaftliche Grundlage des Denkmals gewährleisten.

Vor diesem Hintergrund ist beabsichtigt, ganzjährig eine Abend- bzw. Wochenend-Gastronomie auf der Tjalk zu etablieren, die – unter Berücksichtigung der räumlichen und technischen Gegebenheiten – eine einfache Küche vorhält. Das Bewirtungskonzept basiert auf einer kleinen Speisekarte mit regionalen Eintopf- und Fischgerichten, die saiso-



1989 auf der Schiffsbrücke – maritime Stimmung. Foto: Longerich

nal ausgerichtet, sporadisch ergänzt und abwechslungsreich gestaltet wird.

In Abstimmung hierzu wird auf dem Aalschokker ein „Kiosk“ – insbesondere für den Betrieb an Werktagen – eingerichtet, wo neben Erfrischungsgetränken, Eis und anderen vergleichbaren Warengruppen auch ein warmes Gericht verzehrt werden kann. Dadurch wird die Versorgung von Wanderern und Radfahrern auch unter der Woche gewährleistet – bei entsprechendem Wetter und in hochwasserfreien Zeiten. Außerhalb der Wochenenden stehen den Gästen des Kiosks die Sitzmöglichkeiten im Restaurantbereich [Tjalk] zur Verfügung.

Träger/Betreiber/Organisation/Management

Der gemeinnützige „Förderverein Schiffsbrücke Wuppermündung e.V.“ ist Eigentümer des unter Denkmalschutz stehenden gesamten Ensembles mit den Schiffen „Recht“, „Freiheit“ und „Einigkeit“. Den Liegeplatz in der alten Wuppermündung hat der Verein vom Eigentümer Bundesrepublik Deutschland [Bundeswasserstraße: Wasser- und Schifffahrtsamt] langfristig gepachtet. Der Förderverein wurde von den Pachtgebühren befreit, weil er sich verpflichtet hat, die Passage der Schiffsbrücke nach Wiedererrichtung den Bürgern kostenfrei zu gestatten.

Als Eigentümer beabsichtigt der Verein, eine Betreibergesellschaft in Form einer gemeinnützigen Gesellschaft mit beschränkter Haftung [gGmbH] zum Jahresanfang 2008 zu gründen.

Es besteht die Absicht des Gesellschafters [Verein], die Geschäftsführung, die zu Beginn des Projektes ausschließlich auf ehrenamtlicher Basis sichergestellt wird, nach Abschluss der Startphase über eine Gehaltszahlung in adäquater Größenordnung zu vergüten. Parallel dazu wird der Verein Partnerschaften mit Institutionen und Vereinigungen eingehen, um eine solide und seriöse Nutzung des Projekts zu gewährleisten. Zudem bemüht sich der Verein verstärkt darum, weitere Mitglieder für den Verein zu gewinnen. Dabei konzentrieren sich die Bemühungen besonders auf das Einwerben von Mitgliedern aus dem öffentlichen und politischen Bereich sowie von solchen mit entsprechenden Kenntnissen und Möglichkeiten, die den Förderverein beim Wiedererrichten und Erhalt der historischen Anlage unterstützen können.

Bei der Wiedererrichtung des Stegs wird darauf geachtet, dass Eingriffe in die sanierten Schiffe so gering wie nötig ausfallen. Darüber hinaus ist den Akteuren eine größtmögliche Sicherheit für die Anlage bei Hochwasser und gegen Vandalismus wichtig. Denn durch die Nähe zur Bundeswasserstraße Rhein muss gewährleistet sein, dass Teile

der Anlage oder die Anlage selbst zu keinem Zeitpunkt in die Fahrrinne geraten/gerät. Da in der Vergangenheit die größten Zerstörungen an der Anlage durch Vandalismus geschahen, wird der Förderverein eine Strategie verfolgen, die sich auf mehrere Maßnahmen stützt: tägliche Präsenz des Betreibers; Tore zu beiden Seiten, die nachts abgeschlossen werden; eine solarbetriebene Alarmanlage, die bei nahe wohnenden Vereinsmitgliedern aufläuft; eine „abweisende“ Uferbepflanzung sowie – vor allem – eine kontinuierliche Belegung und Frequentierung durch Verzehr- und Erholungsmöglichkeit für Rad- und Wasserwanderer, Spaziergänger; Einbeziehung von Vereinen, Familien und Veranstaltern mit besonderen Angeboten für Kinder, Jugendliche und Senioren sowie durch intensive Öffentlichkeitsarbeit.

Für die Begleitung der weiteren Projektentwicklung, der baulichen Realisierung und des betrieblichen Aufbaus wird eine Steuerungsgruppe eingerichtet aus Förderverein, Stadt Leverkusen, Architekten/Planern/Fachingenieuren, der LEG-AS und des Wuppermann-Bildungswerks, der Regionale 2010 Agentur und des Managements „Initiative ergreifen“ durch „startklar.projekt.kommunikation“. Die Steuerungsgruppe wird vom Projektträger Förderverein in festen Rhythmen eingeladen; ihre Aufgabe ist es, die Projektrealisierung beratend zu begleiten im Hinblick auf die vereinbarten Qualitäts- und Förderziele.

Die einzelnen Organisationsstrukturen werden konkret festgelegt, sobald das detaillierte Betriebskonzept ausgearbeitet ist.

Betriebs- und Wirtschaftlichkeitskonzept

Der Förderverein hat 2005/2006 mit Unterstützung von LEG-AS und Management „Initiative ergreifen“ einen mittelfristigen Jahreswirtschaftsplan erarbeitet.

Auf der Einnahmenseite baut er auf die drei Säulen Kiosk, Gastronomie und Vermietungen/Veranstaltungen auf.



Die Tjalk in Duisburg im Spätsommer 2003. Foto: Fliegel

Es wird von 232 Öffnungstagen [außerhalb von Schließungszeiten Winter und bei Überschwemmungen] ausgegangen. Der Kioskbetrieb auf dem Aalschocker stellt die Öffnung und Belegung tagsüber auch an den Werktagen sicher. An den Wochenenden kommt der gastronomische Betrieb – evtl. auch in der Woche nachmittags und abends – im Gastraum auf der Tjalk hinzu. Der Raum auf der Tjalk kann darüber hinaus angemietet und für Eigen- und Fremdveranstaltungen genutzt werden. Die wesentlichen Kostenpositionen ergeben sich aus der Pflege und Nutzung der Schiffsbrücke, aus Personal- und Wareneinsatz für den Kiosk- und den Gastronomiebetrieb.

Einnahmen- und Ausgaben können dann ausgeglichen werden, wenn zu bezahltem Personaleinsatz das große ehrenamtliche Engagement der Vereinsmitglieder hinzukommt und die gastronomische Nutzung der Tjalk gelingt. Die Projektgeschäftsführung wird lange Zeit bei den ehrenamtlichen Vorständen liegen; mittelfristig sind aus wirtschaftlicher Vorsicht Personalkosten für das Projektmanagement eingerechnet. Ebenso wurde ein „Plan B“ als worst case und Auffangnetz kalkuliert, der das Projekt auch bei einem Kernbetrieb mit Kiosk und Vermietungen/Veranstaltungen [und weitgehend ohne Gastronomie] absichern könnte.

Der betriebliche Aufbau wird ebenso wie die bisherige Projektentwicklung von der LEG-AS und dem Management

„Initiative ergreifen“ begleitet. Aus dem Programm „Initiative ergreifen“ ist dem Verein eine betriebliche Anschubförderung in Aussicht gestellt worden.

Kosten und Finanzierung

Kosten und Finanzierung des Gesamtprojekts teilen sich in drei Teile auf:

- 450.000 Euro für Grundsanierung [Technische Instandsetzung] der drei historischen Schiffe. Diese ist im Wesentlichen seit 2004 abgeschlossen. Der Klipperaufbau und der Transport der Schiffe an den Originalstandort stehen noch aus, werden aber dann beauftragt, wenn die Durchführung des Gesamtprojekts gesichert ist. Dieser Baustein wird durch Finanzbeiträge der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, der NRW-Stiftung des Landes NRW, der Sparkasse Leverkusen, Firmenspenden und privaten Spenden unterstützt.
- 1.057.000 Euro für den Aufbau der Steganlage und ihre Befestigung, für den Innenausbau zur dauerhaften Nutzung der zur Brücke verbundenen zwei Schiffe und des Pontons, zur Unterstützung des betrieblichen Ausbaus in den ersten maximal drei Jahren. Hierfür ist vom Land NRW eine Förderung aus dem Programm „Initiative ergreifen“ in Höhe von 760.000 Euro in Aussicht gestellt worden. Eine abschließende Entscheidung hierzu ist für November 2006 vorgesehen. Der Eigenanteil in Höhe von 297.000 Euro wird vom Förderverein über gespen-

dete Architekten– und Fachingenieurleistungen, über bauliche Selbsthilfe und z.T. schon zugesagte Spenden und Finanzierungszusagen aufgebracht.

- Die Kosten für die Erschließungsmaßnahmen zur Anbindung an das bestehende Rad– und Fußwegenetz wurden entsprechend den Anforderungen des Landschaftsschutzes, des Hochwasserschutzes und des Rettungsweges ermittelt.

Planerische und planungsrechtliche Rahmenbedingungen

Zu beachten sind die Lage im Landschaftsschutzgebiet und im Überschwemmungsbereich des Rheins sowie die vorhandenen Altlasten aus Anschwemmungen. Die Lage im Landschaftsschutzgebiet macht einen sensiblen Umgang mit den Belangen des Landschaftsschutzes notwendig, d. h., die Nutzung muss eine unzumutbare Beeinträchtigung der Landschaft ausschließen. Eine sensible Einpassung in das Landschaftsbild, Lärmvermeidung und weitere Themen sind hier zu regeln.

Die Lage im Überschwemmungsgebiet bedeutet Auswirkungen auf die Brückenteganlage durch große Schwankungen des Wasserspiegels. Bei Niedrigwasser fallen die Brückenschiffe und der Ponton trocken. Bei Hochwasser wirken stärkere Strömungen und vom Fluss mitgerissenes

Treibgut auf die Tragkörper der Steganlage ein. Den Wasserstandsschwankungen von bis zu 10 Metern und den Strömungsverhältnissen muss sowohl bei der Befestigung der Anlage als auch bei der statischen Konstruktion zur Verankerung der Tragkörper und zur Verbindung untereinander Rechnung getragen werden.

Der Boden vor Ort ist durch Altlasten verunreinigt. Aus diesem Grund ist von Bodenaushub möglichst abzusehen. Dies ist insbesondere bei der Befestigung der Anlage zu beachten. Es sind Lösungen zu favorisieren, die den Kontakt zum belasteten Boden vermeiden. Darüber hinaus muss aufgrund der Solitärlage im Landschaftsraum potenziell Vandalismus entgegen gewirkt werden. Zudem ist die Ver– und Entsorgung der gesamten Anlage aufgrund der angestrebten Nutzung als Freizeit– und Bürgertreff sowie als Wochenendgastronomie noch technisch und gestalterisch zu lösen.

Bezüge zu anderen Projekten der Regionale 2010

■ **WupperWandel**

Die ‚Schiffsbrücke Wuppermündung‘ ist ein herausragendes Modul im Regionale 2010–Projektansatz ‚WupperWandel‘. Gemeinsam mit dem Rheinisch–Bergischen Kreis und der Stadt Leichlingen verfolgt die Stadt Leverkusen in diesem Projektansatz das Ziel, den räumlich–historischen Wandel der unteren Wupper beispiel–

haft erlebbar zu machen und die zukünftige Stadt- und Freiraumentwicklung zu fördern und den Wupperraum als bisherigen „Zwischenraum“ wieder aktiv zu nutzen. Den ‚WupperWandel‘ von einer landwirtschaftlich über eine industriell geprägte Flusslandschaft hin zu einem natur- und wohnortnahen Erholungsraum wollen die Projektträger gemeinsam nutzen, vernetzen, gestalten, erlebbar machen und durch innovative Methoden vermitteln. Ein entscheidendes Modul des Projektansatzes ist eine durchgehende Wanderwegverbindung. Mit ihr gelingt es, eine Vernetzung herzustellen von der historischen Schiffsbrücke und dem Neulandpark entlang des Gewässers bis zum Müngstener Brückenpark, einem der Höhepunkte der Regionale 2006. Bei der Rad- und Wanderwegeverbindung kann auf Entwürfe des Wupperverbandes zurückgegriffen werden. ADFC und Sauerländischer Gebirgsverein [SGV] unterstützen den Ansatz.

■ **Grüner Fächer Leverkusen**

Der Grundgedanke des ‚Grünen Fächers‘ beruht darauf, die Grünverbindungen entlang der Leverkusener Gewässer Dhünn, Rhein, Hitdorfer Seenplatte, Wupper sowie Wiem- und Ölbach miteinander zu verbinden. Gleichzeitig soll der Leitgedanke „Sport- und Gesundheitsstadt Leverkusen“ auf den ‚Grünen Fächer Leverkusen‘ bezogen werden. Den einzelnen Grünachsen werden thematische

Schwerpunkte zugeordnet, und ihren Funktionen entsprechend werden sie zu Bewegungsachsen entwickelt. Schon heute gibt es in Leverkusen gute Laufstrecken und Fußwegverbindungen, die entlang der Flüsse und durch die Parks sehr gute Möglichkeiten zur Bewegung bieten und intensiv angenommen sind. Hierauf wird aufgebaut. Die altbekannten Wege werden einheitlich beschildert, verbessert und leicht erfassbar dargestellt. Weitere Leistungen wie Infotafeln zu Sehenswürdigkeiten sollen das System qualitativ ergänzen.

Neben dem Projektansatz ‚Schiffsbrücke Wuppermündung‘ umfasst die Projektfamilie :kulturelles Erbe derzeit folgende Projektvorhaben:

■ **Archäologische Zone, Köln**

Die Archäologische Zone ist ein Kernbaustein des avisierten städtebaulichen Schwerpunktprojektes ‚stadtentwicklung beiderseits des rheins‘ der Stadt Köln. Ziel ist es, das sich unter dem „neuen“ Rathaus [Spanischer Bau] befindende Praetorium [ehem. Römischer Statthalterpalast der Provinz Niedergermanien] mit weiteren, stadt- und kulturhistorisch herausragenden archäologischen Fundorten zu einem unterirdischen Museum zu verbinden. Damit wird es möglich, die Schichten und Stufen von über 2.000 Jahren Kölner Stadtgeschichte und damit der politisch-administrativen Wiege der Region Köln/Bonn ‚in situ‘ zu präsentieren. Das

primäre Entwicklungsziel der ‚Archäologischen Zone‘ besteht darin, die räumlichen Zugänge zu dieser ‚städtischen Unterwelt‘ durch gestalterisch–architektonische Interventionen zu verbessern und prominent zu gestalten.

■ **Perspektive Altenberg, Rheinisch–Bergischer Kreis**

Für die überregional bedeutsame Destination ‚Altenberg/Altenberger Dom‘ und deren Umfeld soll in Form eines moderierten Planungsprozesses eine nachhaltige städtebaulich–freiraumplanerische [touristische] Perspektive erarbeitet werden.

Durch eine ganzheitliche Betrachtung der ‚Perspektive Altenberg‘ im Kontext des Dhünnkorridders des Masterplans :grün soll die stärkere Verzahnung des Projektansatzes mit dem Landschaftsraum [Dhünntal] und anderen Projektansätzen erreicht und eine Abstimmung von Maßnahmen relevanter Akteure im Hinblick auf gemeinsame planerische Zielvorstellungen im so genannten Dhünnkorrridor gewährleistet werden.

■ **Klosterlandschaft Heisterbach, Rhein–Sieg–Kreis**

Bei der ‚Klosteranlage Heisterbach‘ handelt es sich um eine kulturhistorisch bedeutsame Destination im Naturpark Siebengebirge. Vergleichbar mit der Ausgangslage in Altenberg besteht auch im Bereich des Klosters Heisterbach das Ziel darin, im Rahmen eines moderier–

ten Prozesses mit den vor Ort handelnden Akteuren eine vor allem freiraumplanerische Entwicklungsperspektive für die Klosteranlage und das Umfeld zu erarbeiten. Die ‚Gesamtperspektive Klosterlandschaft Heisterbach‘ soll Bestandteil der ‚Landschaftsausstellung Siebengebirge‘ werden und damit einen Beitrag zum Kulturlandschaftsnetzwerk der Region leisten.

■ **Erlebnisraum Römerstraße [Agrippastraße und Via Belgica]**

Ziel des ‚Erlebnisraum Römerstraße‘ ist es, auf der Basis einer genauen Analyse [der historischen, kulturellen, wirtschaftlichen, naturräumlichen und siedlungskulturellen Prägungen] die Alleinstellungsmerkmale des regionalen Raumes herauszuarbeiten, um so eine behutsame und nachhaltige Entwicklung der Region aufzubauen, die sich über die Auseinandersetzung mit dem landschaftlichen und kulturhistorischen Erbe ergeben.

Entlang des geradlinigen Landschaftselements der Römerstraße ist vorgesehen, in interkommunaler Kooperation den historischen Trassenverlauf erlebbar zu machen. Unter dem Ansatz des Zurückblickens, Innehaltens und Vorausschauens soll die römische, heutige und zukünftige Entwicklung der Kulturlandschaft im Erftstädter Bereich über die Bestandteile der Römerstraße selbst vermittelt werden.

:Realisierungsschritte

Verfahrens- und Planungsschritte

1. Schritt: Prüfung der Verankerungsalternativen [Standort/Art der Dalben usw.]
2. Schritt: Auftragsvergabe Statik
3. Schritt [nach Statik-Vorlage]: Brandschutzkonzept
4. Schritt: Kostenvoranschlag Prüfstatik und Auftragsvergabe
5. Schritt: Belange Landschafts- und Umweltschutz [Altlasten, Frequentierung, Wegebau]
6. Schritt: Abstimmung mit oberer Wasserbehörde [Hochwasser]
7. Schritt: Beratung der Endversion des Konzepts im Beirat „Initiative ergreifen“ und im Ausschuss der Regionale 2010
8. Schritt: Start der Wiedererrichtung nach erteilten Genehmigungen und Zusage der Fördermittel
9. Schritt: Erschließung der Anlage
10. Schritt: Fertigstellung/Eröffnung der Schiffsbrücke und Aufnahme des Betriebs

Öffentlichkeitsarbeit

In engem Kontakt zu Fremdenverkehrsvereinen der Umgebung, zu Kulturämtern, Archiven, Schulen, Vereinen, Künstlern etc. werden Führungen, Vorträge und kleinere Aktionen den musealen, historischen und informativen Wert des Denkmals der allgemeinen Öffentlichkeit verdeutlichen. Neben regelmäßigen Presseveröffentlichungen

zu den Angeboten und Veranstaltungen auf der Schiffsbrücke werden die Akteure mit allen relevanten Verlagen von Reise-, Wander- und Radtourenführern sowie Sonderbeilagen-Redaktionen Kontakt aufnehmen und das historische Ensemble dort als Attraktion bewerben. Zudem wird der Förderverein bei Lokalradio- und -fernsehsendern die Schiffsbrücke in entsprechenden Sendereihen platzieren. Das Projekt profitiert zudem von der oben beschriebenen Anbindung an die Projekte ‚Grüner Fächer Leverkusen‘ und ‚WupperWandel‘. Bei der Bewerbung dieser Projekte wird die Schiffsbrücke Wuppermündung als ein Höhepunkt im Raum entsprechend gewürdigt werden.

Im gastronomischen Bereich ist mit Blickrichtung auf Fahrradtouristen, Spaziergänger und Walker geplant, durch eine Vernetzung / Kooperation mit anderen gastronomischen Betrieben im näheren und weiteren Umfeld eine Vermarktungslinie aufzubauen, die mit ihrem Gesamtprofil wahrgenommen wird und durch außergewöhnliche Zusatzangebote einen besonderen Werbeeffekt erreicht. Zu diesen attraktiven Standorten gehören z. B. der Hitdorfer Hafen [Kran], Zons [alte Feste], Dormagen [Piwipp], Langel [Fähre], Wiesdorf [Wacht am Rhein], die mit ihren Spezifika eine „Schnitzeljagd“ für Familien und Gruppen bieten, die ihresgleichen sucht.

Durch den maritimen Charakter und die Art des Denkmals [Binnenschiffe tragen den Steg] werden auch gezielt Fachpublikationen und Periodika angesprochen, die den Wassersport, die Binnenschifffahrt und Flussthemen zum Inhalt haben. Außerdem wird der Förderverein die Kontakte zu Organisationen und Institutionen entsprechender Zielsetzung ausweiten. Verbindungen bestehen bereits zur Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig in den Niederlanden, zum Rheinmuseum in Emmerich, zum Binnenschifffahrtsmuseum in Duisburg, zu den Freunden des Gaffelriggs, zur Crew des Schiffs „Vertrouwen“ in Dortmund, die der ZWAR-Bewegung angehört [Zwischen Arbeit und Ruhestand], zu örtlichen Wassersportvereinen u.a.

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass – trotz der begrenzten räumlichen Möglichkeiten der Schiffsbrücke, einen gastronomischen Betrieb im üblichen Sinne zu betreiben – ausreichende Potenziale vorhanden sind, um diesen Standort zu reaktivieren und für ihn als Freizeit- und Bürgertreff auf ehrenamtlicher Grundlage eine neue solide Zukunft zu schaffen.

Kostenübersicht

- **Grundsanierung der drei Schiffe, einschl. Transport:**
[bis 2003 abgeschlossen] ca. 450.000 Euro
- **Klipperaufbau:**
[noch nicht in Auftrag gegeben] ca. 80.000 Euro
- **Wiedererrichtung Steganlage:**
[Gegenstand Förderantrag „Initiative ergreifen“]
ca. 1.057.000 Euro

- **Erschließung [Zuwegung und Parkplätze]:**
kann erst nach Erbringung der notwendigen Unterlagen zur Erteilung der Baugenehmigung endgültig beziffert werden.

Finanzierung

- **Grundsanierung der Schiffe, einschl. Transport:**
finanziert durch Mittel von der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, der Nordrhein–Westfalen–Stiftung, dem Land Nordrhein–Westfalen, der Sparkasse Leverkusen, Firmenspenden, private Spenden
- **Klipperaufbau:**
Finanzierung bis 60.000 Euro bisher gesichert durch Zuwendungen der Sparkasse Leverkusen und der Nordrhein–Westfalen–Stiftung, Rest wird zurzeit erworben
- **Wiedererrichtung Steganlage:**
durch Fördermittel des Landes NRW [760.000 Euro],

Eigenleistungen [211.500 Euro], vom Förderverein einzuwerbende Barmittel [ca. 21.000 Euro, wovon 10.000 Euro bereits von der Sparkasse Leverkusen überwiesen wurden], sonstige Mittel/Zuwendungen 85.000 Euro.

Zeitplan

Dezember – Januar 2007:
Baugenehmigung und –bewilligung

Quartal I 2008:
Planung

Quartal II/III 2008:
Baubeginn [Widerlager, Dalben]

Quartal IV 2008:
Beginn der Brückenbauarbeiten

Quartal I–III 2009:
Einsetzen der Tragschiffe und des Steges,
Innenausbau,
Fertigstellung

:ansprechpartner

Mitglieder des Geschäftsführenden Vorstands des Fördervereins:

Karl Lange, Vorsitzender
Müritzstr. 50, 51371 Leverkusen,
Telefon 02 14 / 2 41 08,
mobil 01 72 / 2 58 26 84,
Fax 02 14 / 2 02 76 75,
E-Mail: karl-lange@tiscali.de

Gabriele Pelzer, Geschäftsführerin
Baptiststr. 33, 50769 Köln,
Telefon Büro 02 21 / 70 99 36 59,
privat 0 21 33 / 45 08 54,
mobil 01 73 / 2 65 07 69,
Fax Büro 02 14 / 30-3 39 95,
E-Mail: gabriele.pelzer.gp1@bayerindustry.de
E-Mail privat: gabriele.pelzer@gmx.de

Helga Vogt, Schriftführerin,
Alte Ziegelei 13, 51371 Leverkusen,
Telefon Büro 02 14 / 4 06-50 00,
privat 02 14 / 2 12 80,
mobil 01 71 / 5 32 88 91,
Fax Büro 02 14 / 4 06-50 02,
privat 02 14 / 8 20 21 81,
E-Mail: Büro helga.vogt@stadt.leverkusen.de

Wolfgang Fliegel, stellvertretender Vorsitzender
Warthestr. 20, 51371 Leverkusen,
Telefon Büro 02 14 / 30-7 19 14,
privat 02 14 / 2 56 16,
E-Mail: wolfgang.fliegel.wf@bayerindustry.de

Franz-Josef Olbertz, Schatzmeister,
Schäfershütte 17, 51371 Leverkusen,
Telefon 02 14 / 2 50 05,
E-Mail: fj.olbertz@t-online.de

Ansprechpartner bei der Stadt Leverkusen

Gregor Schier,
Ansprechpartner Denkmalschutz der Stadt Leverkusen,
Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht,
Hauptstraße 101, 51373 Leverkusen,
Telefon 02 14 / 406-61 15,
E-Mail: gregor.schier@stadt.leverkusen.de

Ansprechpartner „Initiative ergreifen“

Joachim Boll
startklar.projekt.kommunikation
Immermannstrasse 39a, 44147 Dortmund
Telefon 0231 / 880 8593-0
Fax 0231 / 880 8593-9
E-Mail: boll@startklar-prokom.de

Ansprechpartner Landesentwicklungsgesellschaft Arbeitsmarkt- und Strukturentwicklung [LEG AS]

Christoph Schilde
Paul-Klinger-Str. 7, 45127 Essen,
Telefon 02 01 / 8 27 18-52
Fax 02 01 / 8 27 18-55
E-Mail: christoph.schilde@leg-nrw.de

Ansprechpartner bei der Regionale 2010 Agentur

Hanne Mick
Ottoplatz 1, 50679 Köln,
Telefon 0221 / 92547731
E-Mail: mick@regionale2010.de

:impressum

herausgeber

Regionale 2010 Agentur
Ottoplatz 1
50679 Köln
www.regionale2010.de

kontakt

Gregor Schier
Stadt Leverkusen

Dr. Reimar Molitor / Hanne Mick
Regionale 2010 Agentur
Fon. 0221–925477–31 [Mick]
Mail. mick@regionale2010.de

bearbeitung

Gabriele Pelzer,
Förderverein Schiffsbrücke Wuppermündung
Hanne Mick,
Regionale 2010 Agentur

gestaltung

Christoph Hölzer, Regionale 2010 Agentur
Maria Odenthal, Regionale 2010 Agentur