

Kolloquium

Positionen zur Eisenbahndenkmalpflege
in Thüringen

Thüringer Staatskanzlei, Erfurt

14. Oktober 2003

Inhaltsverzeichnis

Grußwort	7
<i>Reinhold Stanitzek</i>	
Einleitung	8
<i>Dr. Dieter Gentsch</i>	
Der Verkehrsträger Eisenbahn im Wandel: Geänderte Anforderungen an die Eisenbahndenkmalfpflege?	11
<i>Dr. Stefan Winghart</i>	
Denkmale des Eisenbahnwesens in Thüringen – Ein Überblick	15
<i>Sophie Ritz</i>	
Eisenbahnnostalgie in Thüringen – ein touristischer Schwerpunkt mit Magnetwirkung	21
<i>Jürgen Lange/Constanza von Steuber</i>	
Eisenbahnvereine als Träger der Traditionspflege	25
<i>Dr. Dr. sc. Franz Rittig</i>	
Thüringer Aspekte einer verkehrsgeschichtlich orientierten Eisenbahn-Denkmalpflege	27
<i>Dr. Thomas Wurzel</i>	
Die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn – der Tourismusmagnet im Schwarzatal	30
<i>Peter Möller</i>	
Das Dampfloswerk Meiningen, ein Betrieb der Deutschen Bahn AG, als Arbeitgeber	32
<i>Uwe Leiffheit</i>	
Denkmal bringt Arbeit – Vision für eine lebendige historische Einrichtung – das Bahnbetriebswerk Arnstadt	37
<i>Hans Christoph Bender</i>	
Der Thüringer Abschnitt der Kanonenbahn – Nutzungskonzept für eine stillgelegte Strecke	40
<i>Winfried Stöber</i>	
Thesen zur Eisenbahndenkmalfpflege in Thüringen	43
<i>Dr. Stefan Winghart</i>	
Anhang	
Abkürzungen/Anmerkungen	45
Literaturverzeichnis	46
Abbildungsnachweis	47
Autorenverzeichnis	48

Einleitung

Als ich im Januar 2000 mit der Denkmalpflege enger und vor allem beruflich in Kontakt kam, hieß es, die Industriedenkmalpflege führe im Landesamt für Denkmalpflege ein eher stiefmütterliches Dasein und habe es schwer, sich Geltung zu verschaffen. Wenn die Klage denn ihre Berechtigung gehabt haben sollte, dann ist mit Sicherheit der Klagegrund überholt. Wahr ist allerdings, dass der Umgang und die Nutzung von Industriedenkmalen aus naheliegenden Gründen oftmals sehr schwierig ist. Dessen sind sich alle Handelnden bewusst. Nicht zuletzt deshalb stand der 10. Tag des offenen Denkmals in Thüringen unter dem Thema Eisenbahn, Eisenbahngeschichte und Eisenbahndenkmal – auch um dieses Thema etwas deutlicher in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses zu rücken.

Das Thema Eisenbahn ist nicht irgend ein Thema. Eisenbahnen verbinden. Ihr Streckennetz hat die Menschen der Thüringer Städte und Dörfer, die Regionen seit dem 19. Jahrhundert enger zusammengebracht. Eisenbahnen haben die schnelle Verbindung zu den großen Metropolen Deutschlands, Europas und darüber hinaus ermöglicht. Das Reisen ist seit her nicht allein schneller und komfortabler geworden, bildlich gesprochen sind die Regionen enger zusammen gerückt.

Eisenbahngeschichte ist auch Industriegeschichte. Der wirtschaftliche Aufschwung, den das Land, den Europa im 19. und auch im 20. Jahrhundert genommen hat, ist eng an die Entwicklung der Eisenbahn gebunden.

Stillgelegte oder nicht betriebene Strecken, nicht mehr benötigte Laderampen und Güterschuppen, unbesetzte Bahnhöfe und modernisierte Anlagen für die Zugsicherung zeugen von einem gewaltigen und zugleich in Teilen rapiden Veränderungsprozess, dem der Verkehrsträgers Eisenbahn unterworfen war und ist.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen, ob nun die Deutsche Bahn AG oder kleinere Unternehmen wie die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn, die Erfurter Industriebahn, die Harzer Schmalspurbahnen oder die Vogtlandbahn sind Wirtschaftsunternehmen mit dem öffentlichen Auftrag, Personen und Güter ökonomisch und möglichst schnell und sicher zu transportieren.

Wirtschaftlichkeit und technische Weiterentwicklung sowie steigende sicherungstechnische Anforderungen haben bei der Eisenbahn schon immer zu Änderungen geführt, die von der Öffentlichkeit mehr oder weniger bewusst wahrgenommen wurden. Der Wegfall der Bahnsteigsperrren vor annähernd 50 Jahren oder der Traktionswechsel von den nicht eben sehr sauberen Dampflokomotiven auf moderne dieselelektrische oder elektrische Lokomotiven vor ca. 20 Jahren ist dabei sicher auffälliger gewesen als der Ersatz eines einzelnen Brückenbauwerkes, der Wechsel von mechanischen Signalanlagen auf elektrische Lichtsignale oder gar die Einführung des Funkverkehrs zur Zugsicherung.

Letztlich ist die Geschichte der Eisenbahn aber immer durch einen mehr oder weniger kontinuierlichen Wandel geprägt. Entwicklung bedingt auch bei der Bahn zwangsläufig den Verlust vertrauter Bilder und den Verlust zahlreicher technik- und kulturgeschichtlicher Zeugnisse. Der Wandel, den der Verkehrsträger Eisenbahn derzeit durchlebt, ist sehr schnell und rigoros und gehört zweifellos zu den durchgreifendsten Veränderungen in der 1842 beginnenden Geschichte der Eisenbahn in Thüringen.

Haben die Eisenbahnunternehmen einen öffentlichen Beförderungsauftrag unter den oben erwähnten Rahmenbedingungen, sieht der Gesetzgeber im Freistaat Thüringen vor, dass „Kulturdenkmale als Quellen und Zeugnisse menschlicher Geschichte ... zu schützen und zu erhalten“ sind (ThDSchG §1,1). Dazu gehören auch Zeugnisse der Technik-, Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte. Das bedeutet, dass die zügige Klärung des Denkmalstatus letztlich auch zur Rechtssicherheit bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. den Eigentümern der betroffenen Grundstücke und Immobilien führt.

Daher ist es begrüßenswert, wenn sich das Thüringische Landesamt für Denkmalpflege als zuständige Fachbehörde in den Jahren 2003 und 2004 intensiv mit der systematischen Erfassung der Sachzeugen der vor 158 Jahren begonnenen Entwicklung des Eisenbahnwesens in Thüringen beschäftigt. Es soll selbstverständlich sein, dass bei der Auswahl Augenmaß und Realismus gefragt sind. Nicht alle auf uns überkommenen Hoch- und Ingenieurbauten, technischen Anlagen sowie älteren Lokomotiven und Wagen, nicht jede Flügel-signalgruppe oder jeder aus Naturstein gemauerte Durchlass wird unter staatlichen Schutz gestellt werden können, auch wenn das möglicherweise von dem einen oder anderen Enthusiasten unter den zahlenmäßig starken Freunden der Eisenbahn mit verschiedensten Argumenten gewünscht oder auch hie und da mit Nachdruck gefordert wird.

Eine Zukunftsperspektive für die zu schützenden Objekte sollte zumindest in Aussicht sein. Diese Perspektive hängt wie bei allen Denkmälern wesentlich von einer Nutzung ab. Auch wenn die eisenbahntechnische oder eisenbahnhistorische bzw. baukünstlerische Besonderheit klar belegt ist, wird dem Betreiber einer Bahnstrecke schwer zu vermitteln sein, warum er eine im Zuge von Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen entbehrlich gewordene und den Betriebsablauf störende Signalanlage oder ein nicht mehr benötigtes Stellwerksgebäude mit Stellwerkstechnik erhalten und unterhalten soll.

Eine kritische, aber exemplarische Auswahl setzt einen flächendeckenden Überblick voraus. Hierbei ist die Denkmalfachbehörde auf die vertrauensvolle Zusammenarbeit und den engen Kontakt nicht nur mit den Eisenbahnunternehmen, sondern auch mit den zahlreichen bahnhistorisch interessierten und engagierten Einzelpersonen und Vereinen angewiesen. Deren Arbeit kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Sie sind es auch, die oftmals den nicht mehr für die Abwicklung des Eisenbahnverkehrs benötigten Denkmälern die erforderliche Nutzung und Pflege angeeignet lassen.

Mit cleveren Konzepten, mit Enthusiasmus und teilweise hohem zeitlichen Aufwand tragen sie dazu bei, dass manches technisch längst überholte Relikt erhalten blieb, dass beispielsweise der Streckenverlauf der sogenannten Kanonenbahn auf Thüringer Territorium nicht in Vergessenheit gerät und dass manche historische Lokomotive oder mancher Waggon bei Sonderfahrten ihre zahlreichen Bewunderer finden.

Die Entwicklung der Eisenbahn hat uns – wie gesagt – bei allen eingetretenen Verlusten eine Fülle von Denkmälern hinterlassen, die für Eigentümer und Öffentliche Hand eine nicht ganz unbeträchtliche Herausforderung darstellen – um es neudeutsch-euphemistisch zu umschreiben.

Das Kolloquium „Positionen zur Eisenbahndenkmalpflege“, initiiert vom Landesamt für Denkmalpflege, versteht sich deshalb auch als Podium, auf dem sich nicht nur Denkmalpfleger untereinander austauschen. Anliegen ist es, eine Interessensbündelung zwischen Denkmalpflegern, hauptamtlichen Vertretern der Deutschen Bahn AG, den nicht bundeseigenen Eisenbahnen sowie den Vereinen zu erreichen, um die fachliche, wirtschaftliche und touristische Zusammenarbeit nachhaltig zu fördern und zu vertiefen. Es ist zu hoffen,

dass neben den Positionsbestimmungen neue Ideen geboren und Kontakte geknüpft werden, die sich fruchtbar auf die mittel- und langfristige Sicherung wichtiger Zeugnisse des Eisenbahnwesens in Thüringen auswirken und somit auch künftigen Generationen von der immensen verkehrs- und wirtschaftspolitischen Bedeutung der Eisenbahn für Thüringen im 19., 20. und auch im 21. Jahrhundert zeugen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen interessante Beiträge, ergebnisreiche Diskussionen und der Veranstaltung insgesamt einen ertragreichen Verlauf.

Die Rahmenbedingungen für die Denkmalpflege sind hinsichtlich ihrer Fördermöglichkeiten enger geworden. Viele haben in den zurückliegenden Monaten ihre Sorge darüber mitgeteilt. Die Erhaltung der rund 30.000 Thüringer Denkmale verlangt vor allem den Eigentümern, aber auch dem Freistaat eine Menge ab. Seit 1991 hat allein das Land für den Erhalt der Denkmallandschaft die beeindruckende Summe von nahezu 400 Millionen Euro aufgebracht. Hinzu kommen noch Mittel des Bundes und Stiftungsmittel, so dass Thüringen in den vergangenen zwölf Jahren 445,5 Millionen Euro in diesem Bereich investieren konnte. Dass damit eine ganze Menge an positiven Veränderungen bewirkt werden konnte, ist wahr. Freilich, das ist auch wahr: Die Erfüllung von so manchem Wunsch wird auch noch einige Zeit warten müssen, da auch in diesem Bereich infolge der momentanen Haushaltslage Abstriche gemacht werden mussten.

In dieser Situation trifft es uns doppelt hart, dass das bislang so erfolgreiche Bundesprogramm „Dach und Fach“ im kommenden Jahr durch den Bund nicht mehr fortgeführt wird. Immerhin konnten durch Inanspruchnahme dieses Programms seit 1996 jährlich 50 bis 60 Projekte thüringenweit gefördert werden.

In dieser Situation ist es aber auch erfreulich, dass nunmehr auch in Thüringen die Denkmalpflege aus dem Europäischen Fond für Regionalentwicklung 8,3 Millionen Euro für Projekte erhalten wird, die Bedeutung für touristische Infrastruktur und Arbeitsmarktentwicklung haben.

Dr. Dieter Gentsch

Referatsleiter Denkmalschutz und Denkmalpflege
Thüringer Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst