

# MÜNGSTENER BRÜCKE

## BRÜCKENPARK MÜNGSTEN

// DEUTSCH

Fast scheint die 5.000t leichte Müngstener Brücke über dem Tal zu schweben. Ihre elegante Stahlkonstruktion wurde oft mit dem Pariser Eiffelturm verglichen. Die mit 107 Metern bis heute höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands ist zweifellos eine technische Meisterleistung.

Seit über 100 Jahren kommen die Besucher ins Tal, um dieses Wunderwerk der Ingenieurskunst zu bestaunen. Im Jahr 2006 ist der Brückenpark Müngsten an der Wupper entstanden. Mit dem Blick auf das berühmte Bauwerk verbinden sich nun Naturgenuss und Entdeckerfreude in einem Landschaftsraum mit langer Geschichte.

## BERGISCHE INDUSTRIEKULTUR

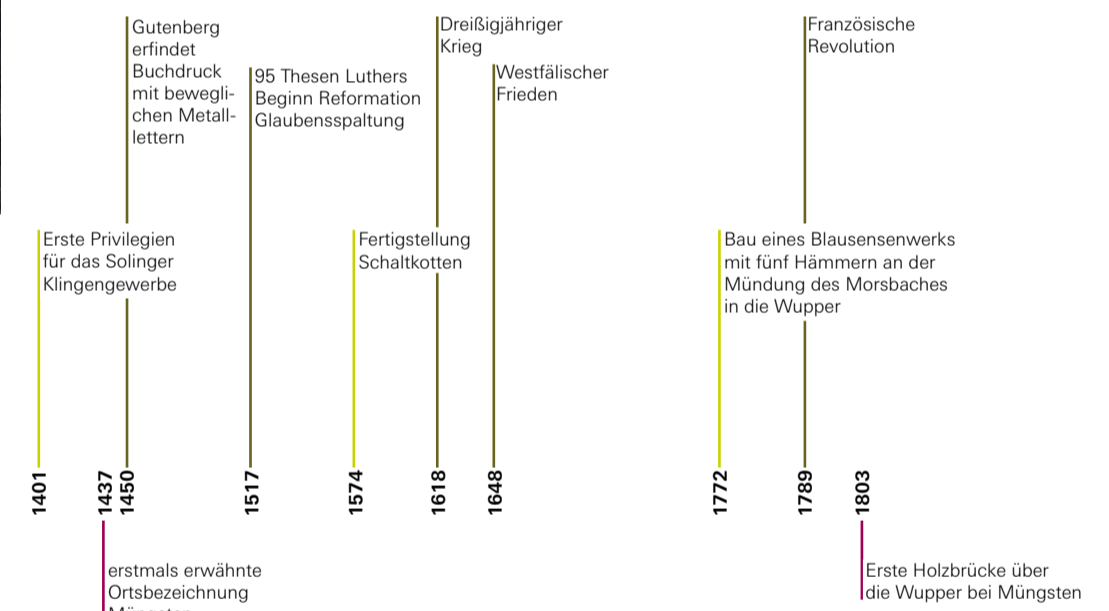
Die ersten Anfänge des eisenverarbeitenden Gewerbes im Bergischen Land lassen sich bis ins 10. Jahrhundert zurück verfolgen. Mit der verstärkten Nutzung der Wasserkraft ab dem 17. Jahrhundert entwickelte sich die gewerblich geprägte Eisenverarbeitung mit folgenden Schwerpunkten: Die Remscheider und Wuppertal-Cronenberger Handwerker spezialisierten sich auf die Stahlveredelung und die Herstellung von Werkzeugen jeglicher Art – z.B. Sensen und Sichel, Feilen und Sägen, Hämmer, Beile und Zangen. In Solingen konzentrierte man sich neben Klinge, Schwertern und Degen auf die Schneidwaren – z.B. Messer, Gabeln, Löffel, Scheren.

**SPURENSUCHE** – Der Talraum bei Müngsten war Jahrhunderte lang ein Zentrum der bergischen Kleinbahnindustrie. Die Ortsbezeichnung wird auf das Schwertschmiedeschlecht Müngsten zurückgeführt. Peter Müngsten, ein ausgezeichneter Schwertschmied, war 1597 Bürgermeister von Solingen. Neben den Solinger Schwertschmieden siedelten sich im Laufe des 17. Jahrhunderts keine Geringeren als die Vorfahren der Familien Krupp von Bohlen und Halbach bzw. Hasenclever an. Sie betrieben Hammerwerke u.a. zur Rohstahlherstellung. Ab 1775 begann Johann Arnold Halbach mit der Herstellung von Blausensen. Im Vergleich zu den damals üblichen weißen Sensen waren sie haltbarer. Mit dem eigenen Raffinerhammer konnte der für die Blausensen benötigte elastische Stahl selbst hergestellt werden.

In Müngsten entstand damit das erste zusammenhängende Sensenwerk der Region, in dem alle Arbeitsgänge an einem Produktionsstandort ausgeführt werden konnten. Die begehrten Blausensen wurden nach Südeuropa und bis nach Amerika geliefert. Die wirtschaftliche Blüte der Sensenfabrikation Ende des 18. Jahrhunderts ließ sich an den prächtigen Wohn- und Geschäftshäusern in Müngsten ablesen.

Der Fahrbetrieb über die Wupper wurde 1803 durch eine Holzbrücke ersetzt, der 1850 die noch heute vorhandene Steinbrücke folgte. Nachdem die Fabrikantenfamilie Halbach Ende des 19. Jahrhunderts unter anderem wegen häufigen Wassermangels an die Ruhr wechselte, wandelte sich Müngsten vom Industriestandort zum Ausflugsziel. Das Halbachsche Herrenhaus wurde zur Ausflugsstätte »Haus Müngsten« mit Biergarten im lauschigen Park umgebaut. Im Bereich des heutigen Parkplatzes sorgte ein großer Kahnteich für Freizeitvergnügen.

Im benachbarten Morsbachtal war die Nutzung der Wasserkraft sogar noch intensiver: Im späten 17. Jahrhundert standen hier 28 Hämmer und 20 Schleifkotten und mit der Zeit wurden es sogar fast doppelt so viele. Das Tal mit seinen Betrieben wurde durch Initiative zahlreicher Unternehmen mit einer Eisenbahnstrecke an Wuppertal-Ronsdorf angeschlossen. Mit dem Bau der Müngstener Brücke verstärkte sich der Ausflugsverkehr, so dass vermehrt Personenbeförderung erforderlich war – zunächst teilweise in umgerüsteten Güterwaggons. 1902 wurde die Strecke von der Barmer Bergbahn nach Solingen verlängert, rund 50 Jahre später stillgelegt; diese Trasse ist aktuell zu einem Fahrrad- und Wanderweg umgebaut worden und Teil des Bergischen Panorama-Radweges.



## MIT MUT UND BERECHNUNG

Die gesamte Stahlkonstruktion wurde nach den Berechnungen des Entwurfs vorgefertigt. Im Gustavburger Werk der MAN sind die zur Montage vorgesehenen Brückenteile ein erstes Mal zur Probe zusammengesetzt worden, bevor sie für den Transport mit der Eisenbahn wieder teilweise zerlegt wurden. Auf dem Solinger Bauplatz wurden die Brückenstücke dann erneut zusammengesetzt, von elektrischen Kränen in den wachsenden Bogen gehoben und mit Rückspannseilen gesichert. Es wird erzählt, dass die zur Befestigung benötigten glühenden Nieten vom Feuerplatz im Tal von Hand zu Hand nach oben bis zum Bestimmungsort geworfen wurden. Mut und Vertrauen in die Ingenieurskunst bewiesen die ungesicherten Arbeiter auch auf den Köpfen des wachsenden Bogens fast hundert Meter über der Wupper: In den letzten Tagen vor der Schlussnietung erschütterten heftige Stürme und Gewitter das unvollendete Bauwerk. //

» Dem Gemeinwohl zur Förderung, Dem Verkehr zur Erleichterung, Der Technik zur Anerkennung. «

Baurat Brewitt zur feierlichen Schlussnietung



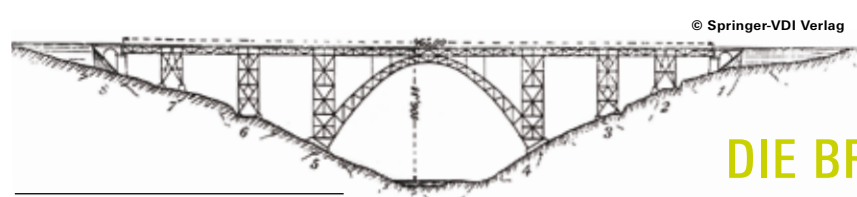
## DIE KAISER-WILHELM-BRÜCKE

Es war kein Zufall, dass die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands zunächst Kaiser-Wilhelm-Brücke getauft wurde: Am 22. März 1897, dem 100. Geburtstag von Wilhelm I., konnte der letzte Niet eingeschlagen und Richtfest gefeiert werden. Nach nur zweieinhalb Jahren Bauzeit war dieser Moment, an dem sich die beiden aufeinander zuwachsenden Bögen exakt wie vorher berechnet trafen, mit Spannung erwartet worden. Die Einweihung fand am 15. Juli 1897 mit rund 1.000 Besuchern, aber ohne den Kaiser statt. Er verpasste ein aufwändiges Fest, bei dem Champagner und die besten Weine flossen, Hummer, Rheinlachs und Diplomateisen auf der Speisekarte standen und auch bei musikalischer Begleitung nicht gespart wurde. Am 12. August 1899 bestaute Kaiser Wilhelm II. schließlich doch noch die Champagner und die besten Weine flossen, Hummer, Rheinlachs und Diplomateisen auf der Speisekarte standen und auch bei musikalischer Begleitung nicht gespart wurde. Am 12. August 1899 bestaute Kaiser Wilhelm II. schließlich doch noch die Champagner und die besten Weine flossen, Hummer, Rheinlachs und Diplomateisen auf der Speisekarte standen und auch bei musikalischer Begleitung nicht gespart wurde.



## DER BERGISCHE EIFFELTUM

Von Beginn an war die Müngstener Brücke Anziehungspunkt für Schaulustige und Besucher, schon während der Bauzeit bestaunte man die »Riesenbrücke« mit den aufeinander zuwachsenden Bögen. Zahlreiche Postkarten wurden von den stolzen Besuchern mit Grüßen an die Heimat versandt, in Fotografierbuden konnte man sich vor der – gemalten – Brückenskizze verewigen lassen. Selbstbewusst präsentierte sich die Müngstener Brücke neben dem weltberühmten Kölner Dom und wurde in einem Atemzug mit dem Pariser Eiffelturm erwähnt. //



Systemskizze Müngstener Brücke

## DIE BRÜCKE MIT DEM ELASTISCHEN BOGEN

Die Müngstener Brücke ist in vielerlei Hinsicht ein technisches Pionier- und Meisterwerk. Bis heute ist sie die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands und die Stahlbogenkonstruktion mit der größten Spannweite zur Zeit des Deutschen Reiches. Als älteste erhaltene Flussstalbrücke Deutschlands ist sie ein Meilenstein in der Entwicklung von Konstruktions- und Berechnungsverfahren mit wissenschaftlichen Methoden. Wahrscheinlich zum ersten Mal wurden neuartige Berechnungsmethoden, wie die »Theorie des elastischen Bogens«, angewandt. Sie war ein zentraler Baustein der Entwicklung der Industrieregion des Bergischen Städtedreiecks – Solingen, Remscheid, Wuppertal – mit ihrer exportorientierten Werkzeug- und Klingeindustrie.



Schaltkotten und Behelfsbrücke

Die Region muss seit jeher die Erschwernis topografischer Bedingungen technisch und gestalterisch meistern – die Brücke ist hierfür das prägende Sinnbild. Vor dem Bau der Brücke musste ein »Umweg« von Remscheid nach Solingen von 44 km hingenommen werden, obwohl die Luftlinie nur 8 km betrug. Erst durch die Brücke, die bis heute eine der ganz wenigen noch im Original erhaltenen Großbrücken in Deutschland aus der Phase der Zweiten Industriellen Revolution Ende des 19. Jahrhunderts ist, konnten die Weltmärkte seitens der Bergischen Industrie problemlos erreicht werden. Die durch die Brücke eingeführten hoch innovativen und effizienten Konstruktions- und Montagetechnologien bei Großbrückenbauten werden bis heute praktiziert. Daher hat die Brücke nicht nur für die Bautechnikgeschichte einen Rang von weltweiter Bedeutung, sondern sie ist auch eine Ikone des Industriezeitalters mit hohem Symbolwert und großer Anziehungskraft. //



Anton von Rieppel 1852-1926

## WETTBEWERB DER INGENIEURKUNST

### ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

- 1.600.000 Mark** Grunderwerbskosten
- 4.978.000 Mark** durch den Preußischen Landtag genehmigte angenommene Baukosten
- 2.646.386 Mark** tatsächliche Baukosten
- 107 Meter Höhe** Schienenoberkante über Wasserspiegel der Wupper
- 170 Meter** mittlere Bogenstützweite
- 465 Meter** Länge zwischen den Widerlagern
- Gewicht der Stahlkonstruktion ca. **4.978 Tonnen**
- Ca. **75.000 m<sup>2</sup>** Anstrichfläche
- 6 Todesopfer** während des Baus der Brücke
- 200 Arbeiter** waren durchschnittlich am Bau der Müngstener Brücke beteiligt
- 30.000.000 Euro** geplante Investition der DB Netz AG in die Sanierung der Müngstener Brücke

Aufbauend auf verschiedenen Entwürfen der königlichen Eisenbahndirektion Eiberfeld zur Müngstener Brücke – u.a. zur Erstellung eines Kostenschlagers – ordnete das zuständige Ministerium an, einen beschränkten Wettbewerb auch zur Variantenprüfung auszuschieben, der 1891 startete. Als Varianten wurden eine Gerüstbrücke (Firma Gutehoffnungshütte in Oberhausen), eine Auslegerbrücke (Firma Harkort in Duisburg) und eine Bogenbrücke (Firma Maschinenbau-Aktiengesellschaft Nürnberg) bearbeitet. Die Firma MAN erhielt schließlich den Zuschlag für den Entwurf eines eingespannten Bogens mit beidseitig anschließender Gerüstbrücke. Große Kostenvorteile gegenüber anderen Brückenentwürfen wurden u.a. durch den sogenannten »Freivorbau« erzielt, der eine kostenintensive »Gerüststeinhaussung« der Brücke vermied. Schon damals wurde das Landschaftserlebnis des Tals der Wupper als hohes Gut eingestuft und sich u.a. daher gegen eine Gerüstbrücke mit vergleichsweise kräftiger und eng stehenden Pfeilern entschieden.

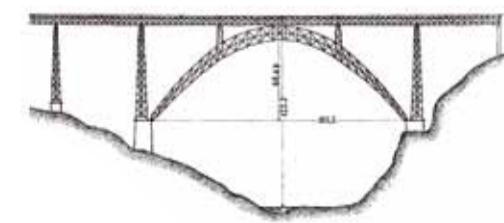
Bei MAN war Anton von Rieppel verantwortlich für Planung und Bau der Müngstener Brücke. Es wird erzählt, er habe vor Fertigstellung einen Berechnungsfehler entdeckt und sich daraufhin von der Brücke gestürzt. Das ist eine unwahre Legende. Im Gegenteil gründete er sein Vertrauen in die »Vollendung des kühnen Bauwerks« auf die deutsche Ingenieurskunst: »/.../dass unsere deutsche Technik stets den höchsten Anforderungen mit weitestgehender Zuverlässigkeit gerecht zu werden vermag. Auch bei der Müngstener Brücke wurde mit der sprichwörtlichen deutschen Gründlichkeit vorgegangen.« (Rieppel, Anton, »Die Thalbücke bei Müngsten«, 1897) //

## EIN ERBE FÜR DIE WELT

### DER GOLDENE NIET

So alt wie die Brücke selbst ist auch die Geschichte, dass einer der rund 950.000 Nieten ein goldener sei. Generationen von Menschen haben bisher danach gesucht – gefunden wurde er nie. Zuletzt hat sich im Sommer 1992 ein Kameratteam des Westdeutschen Rundfunks auf Schatzsuche begeben. Ohne Erfolg, für den abendfüllenden Spielfilm »Der goldene Niet« mußte Goldlack herhalten. Weiteren Nährstoff erhielt die Legende, als 2011 bei der Erarbeitung der Weltkulturerbebewerbung im MAN-Archiv in Augsburg eine handgeschriebene, undatierte und nicht unterzeichnete Notiz gefunden wurde; in dieser gibt ein Herr Petermann an, am Bau der Brücke beteiligt gewesen zu sein und den goldenen Niet sogar selbst eingeschlagen zu haben. Vor der Suche auf der Eisenbahnbrücke ist aber ausdrücklich zu warnen, da das Betreten der Brücke lebensgefährlich und strengstens verboten ist. //

Die Region des Bergischen Städtedreiecks hat im Jahr 2012 gemeinsam mit der DB Netz AG als Eigentümerin beschlossen, sich mit der Müngstener Brücke um den Titel eines Weltkulturerbes der UNESCO zu bewerben. Aus fachlicher Sicht erfüllt die Brücke insbesondere die Anforderungskriterien ein »Meisterwerk der menschlichen Schöpfungskraft« und ein »bedeutender Schnittpunkt menschlicher Werte in Bezug auf die Entwicklung der Technik« zu sein; innerhalb der Verwissenschaftlichung des Großbrückenbaus – hier für die Gattung der Großbogenbrücken – markiert sie als »Ikone des Industriezeitalters« einen Höhepunkt, der über die Technikgeschichte hinaus auch die Kultur bereichert, die Kunst befähigt und identitätsstiftend gewirkt hat. Eine universelle Bedeutung erlangt die Müngstener Brücke insbesondere in der Zusammenschau mit fünf weiteren europäischen Großbogenbrücken aus der gleichen Epoche, die bedeutenden Ingenieurschulen entstammen wie z.B. das Garabit Viadukt in Frankreich. Auch eine gemeinsame Bewerbung um den UNESCO-Titel ist möglich.



Garabit Viadukt – Bauzeit 1880-1884

Für eine Welterbebewerbung spricht u.a., dass die Müngstener Brücke von Beginn an und in die Zukunft hinein in ihrer ursprünglichen Bestimmung als Eisenbahnbrücke genutzt wurde und wird; es gab abgesehen von Pflegemaßnahmen keine substanziellen Eingriffe in das Bauwerk. //



© MAN Archiv Augsburg

# BRÜCKENPARK MÜNGSTEN

## // MÜNGSTENER BRÜCKE



// DEUTSCH

## DAS TAL

Der von der Müngstener Brücke überspannte Park liegt zwischen bewaldeten Hängen tief im Tal der Wupper. Diese typisch bergischen Kerbtäler wurden geschaffen durch die Wasserkraft. Vor 400 bis 350 Mio. Jahren lag dieses Gebiet noch in einem flachen tropischen Meer, südlich des Äquators. Zu dieser Zeit lagerten sich Sedimente am Meeresboden ab. Im Laufe der Erdgeschichte faltete sich der so entstandene Meeresboden zunächst durch tektonische Bewegungen zu einem Gebirge auf und wurde dabei unter hohem Druck zu Grauwacke und Schiefer gefestigt, bevor Niederschläge und Flüsse große Teile langsam wieder abtrugen. Der verbleibende flache Rumpfschild wurde nachfolgend im Zuge der nach Norden ausgreifenden Alpenbildung zum heutigen Rheinischen Schiefergebirge emporgehoben. Zu seinem rechtsrheinischen Teil gehört auch das Bergische Land, welches durch die Wupper und hohe Niederschläge weiter geformt wird.

Auch heutzutage sind die Niederschläge mit bis zu 1400mm im Jahresdurchschnitt doppelt so hoch wie beispielsweise am Niederrhein. Das erhebliche Gefälle der Wupper – auf 110km Länge insgesamt ca. 400Meter – und ihrer Nebenbäche lässt erahnen, wie ertragreich einst die Wasserkraft für die Nutzung in Hämmern und Mühlen war.

» *Man kann sie schließen, dann muss man sie pflegen. Zwei gehören mindestens zu ihr. In der Not werden es weniger.*

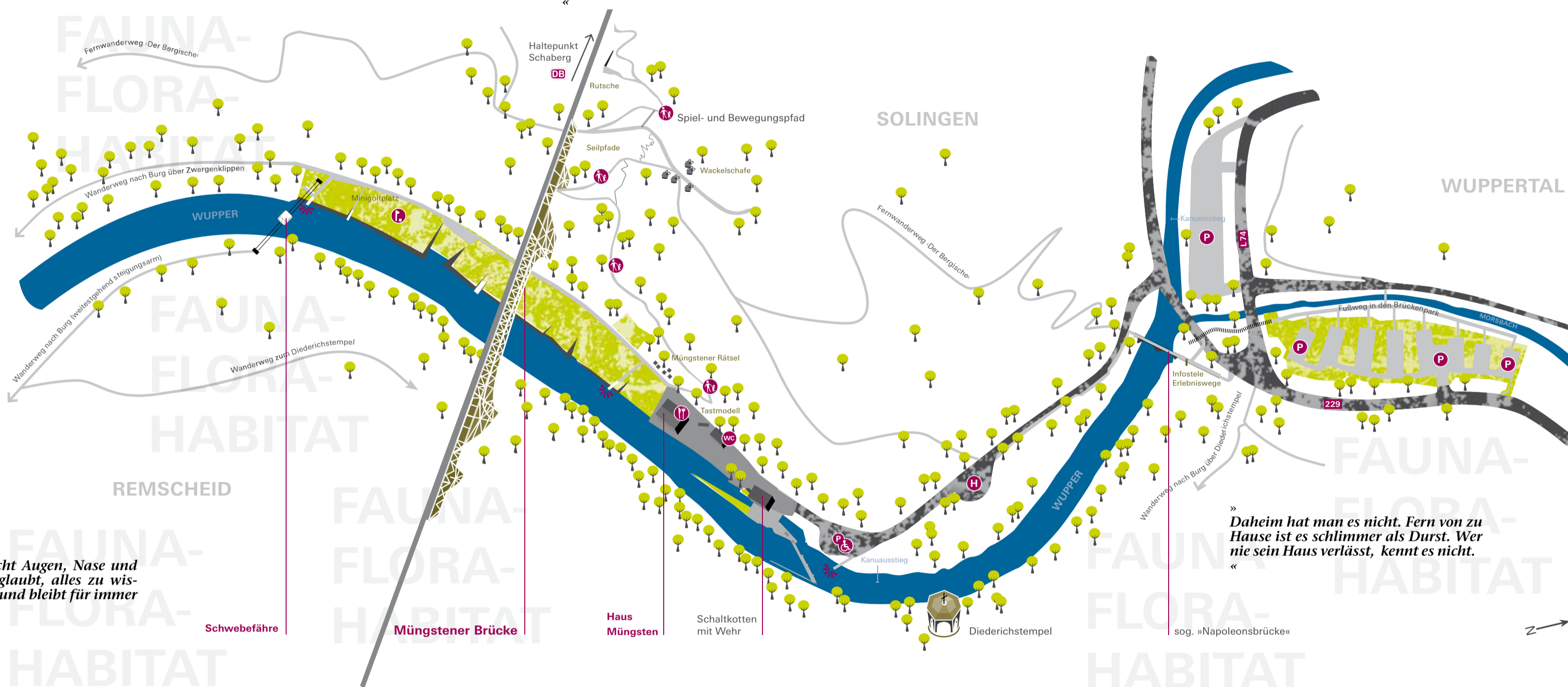
Eisvogel, Feuersalamander, Wasseramsel, Prächtiger Dünnfarn, Uhu, Gropppe, Hainsimse, Schildwassertortise, Qualljungfer, Gänseesäger, Bachneunaige, Flussneunaige, Bube

Die industrielle Entwicklung an dem »fleißigsten Fluss Deutschlands« hinterließ ihre Spuren: Eine Vielzahl von Staueinrichtungen und Bauten entstand ab dem 15. Jahrhundert; die Textil- und Papierindustrie im heutigen Wuppertal führte zu erheblichen Wasserverschmutzungen, so dass die Wupper bis in die 70er Jahre des letzten Jahrhunderts in allen Farben schillerte.

Auch die heute walddreichen Hänge sahen über lange Zeit vollkommen anders aus: Seit dem 17. Jahrhundert kam es zu intensiven Abholzungen, Anfang des 19. Jahrhunderts wurde das Gebiet als »bergrige Einöde« beschrieben. Doch die Natur hat sich die Landschaft in den letzten Jahrzehnten zurück erobert. Die Wupper wurde von zahlreichen Bauwerken befreit und auch das Wasser ist wieder so sauber, dass sich zahlreiche Tier- und Pflanzenarten erneut hier ansiedeln konnten. Mit den artenreichen Buchenwäldern an den Hängen und den an den Fluss angrenzenden Auenwäldern ist die untere Wupper Teil eines europäischen Schutzgebietssystems (Fauna-Flora-Habitat/Natura 2000).

Während der Brückenpark Raum für intensive Erholung gibt, sind die angrenzenden Wälder mit dem Fluss in ihrer Mitte besonders schutzbedürftig und sollen daher nur auf den ausgewiesenen Wanderwegen betreten werden. Und diese Wanderungen lohnen sich nicht nur wegen der grandiosen Landschaft abseits von Siedlung und Verkehr. An allen Wegen bieten kleine Kunstwerke Anlass zu Entdeckungen: Mit der Felsenpoesie sind Erinnerungen an alte Geschichten in Stein gemeißelt, in der Landschaft und im Fluss finden sich auf Steinen niedergeschriebene Gedanken und Träume von Menschen aus der Region, steinerne Sitzgruppen laden zum Verweilen ein. //

» *Wenn sie auf den ersten Blick kommt, kann sie blind machen und den Verstand rauben. Dennoch ist sie die Größte.*



» *Wer sie hat, macht Augen, Nase und Ohren auf. Wer glaubt, alles zu wissen, hat sie nicht und bleibt für immer dumm.*

» *Daheim hat man es nicht. Fern von zu Hause ist es schlimmer als Durst. Wer nie sein Haus verlässt, kennt es nicht.*

## DIE SCHWEBEFÄHRE

Ein einzigartiges Fahrzeug überquert die 60 Meter breite Wupper am Ende des Brückenparks mit Anschluss an den Wanderweg nach Burg. Die Schwebefähre gleitet auf zwei stark gespannten Seilen lautlos von einem Ufer zum anderen. Angetrieben wird sie durch Muskelkraft wie eine Fahrraddraisine. Ungefähr 10 Personen, aber auch Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle können mitfahren. Die »Fährleute« achten auf die Sicherheit und geben ihr Wissen über die Technik der Schwebefähre und die umgebende Natur gern weiter.

Neben der sensiblen Natur und dem spektakulären Bauwerk der Müngstener Brücke war kein Raum für ein neues Brückenbauwerk. Erfunden wurde die fast unsichtbare schwebende Fähre – und damit ein ganz eigenes Erlebnis – vom Landschaftsarchitekten Lorenz Kehl. //



## DAS MÜNGSTENER RÄTSEL

Die Müngstener Brücke und ihre Umgebung geben viele Rätsel auf. Einige sind auf stählerne Platten geschrieben. Wer die Lösungen finden möchte, muss sich auf die Suche machen. Zu jeder Frageplatte findet sich irgendwo im Park ein Zwilling. Sobald man ihn gefunden hat, und sich mit beiden Beinen auf die Post stellt, erklingt eine Stimme. Tiere, verschwundene Häuser, Menschen, die hier gelebt haben, oder die Brücke selbst lösen mit ihren Geschichten die Rätsel und verraten dabei einige Geheimnisse des Parks. Das Müngstener Rätsel wurde von der Künstlerin Ulrike Böhme aus Berlin/Hohenstein gestaltet. Einen Vorgeschmack gibt es auf dieser Seite. //

» *Sie kann heilen. Auch wenn du sie totschlägst. Du willst sie gern festhalten. Aber sie fließt trotzdem weiter.*

## Brückenpark Müngsten – Meilensteine der Planung und Umsetzung

- 2002 Aufnahme des Projekts in die Regionale 2006
- 2003 Landschaftsarchitektur-Wettbewerb, 1. Preisträger Atelier Loidl, Berlin
- 2004 Unterzeichnung des Kooperationsvertrages für Bau und Pflege/Unterhaltung durch die drei Städte Remscheid, Solingen und Wuppertal
- 2005 Bebauungsplan mit Umweltbericht und FFH-Verträglichkeitsprüfung
- 2005 Baubeginn
- 2006 Eröffnung des Brückenparks
- 2006 Inbetriebnahme der Schwebefähre
- 2006 Nominierung des Brückenparks beim Urban Landscape Award
- 2006 Anerkennung im Wettbewerb KommKOOP des Bundes

- 2007 350.000 gezählte Besucher
- 2008 Architekturwettbewerb »Haus Müngsten«, 1. Preisträger Pool2 Architekten, Kassel
- 2008 200.000ster Fahrgast auf der Schwebefähre
- 2009 Auszeichnung Nationale Stadtentwicklungspolitik
- 2010 Einweihung des »Haus Müngsten« in Trägerschaft der Lebenshilfe e.V.
- 2010 Vorbildliche Bauten Nordrhein Westfalen / max40 BDA - Preis für Junge Architekten in Hessen
- 2011 Anbindung an den Bergischen Panorama-Radweg
- 2012 Installation des Tastmodells für Blinde und Sehbehinderte
- 2012 Aufnahme des Brückenparks in die »Straße der Gartenkunst«
- 2012 500.000ster Fahrgast auf der Schwebefähre
- 2013 Eröffnung »Bergischer Weg« von Essen bis zum Drachenfels über Müngsten

» *Zwingen lässt es sich nicht. Aber es ist manchmal zum Greifen nahe. Dann kannst du es schmieden und auch teilen.*

## DER PARK

Natur trifft Technik, Idylle ergänzt um Ingenieurkunst, so lässt sich die Situation unter der weltberühmten Müngstener Brücke am besten beschreiben. Noch Anfang der 2000er Jahre war der Ort unter der Brücke ein Schotterparkplatz, von dem aus man den zugewachsenen Fluss kaum wahrnehmen konnte. Die Städte Solingen, Remscheid und Wuppertal haben das Herz der Region unter der Müngstener Brücke neu entdeckt und gemeinsam mit Hilfe des Landes Nordrhein-Westfalen einen Kulturlandschaftspark geplant und gebaut, der für viele Bergische und ihre Gäste ein neues Stück Heimat geworden ist.

Einfach war die Planungsaufgabe nicht, waren doch die vielen Themen – Naturschutz, Denkmalschutz, wirtschaftliche Aspekte wie beispielsweise das Hochwasser – »unter einen Hut« zu bringen. Dies konnte gelingen, weil die mehr als 20 Beteiligten gemeinsam an einem Ziel gearbeitet und damit alle Konflikte gelöst haben.

Die hohen mit schweren Grauwackeblöcken geschichteten Uferböschungen sorgen dafür, dass das sensible Wupperufer nicht überall betreten wird und schaffen gleichzeitig eine Vielzahl von Orten an und über dem Wasser – vom fünf Meter hohen Steg bis hin zum Ufer, an dem gespielt werden kann. Und damit der Eisvogel nicht gestört wird, sorgen Sichtblenden am Durchgang neben dem Morsbach dafür, dass die Spaziergänger ihn nicht durch ihr Erscheinen von seiner Flugbahn abbringen.

» *Weit spannt sich die Müngstener Brücke über das Tal. Der Brückenpark verneigt sich vor diesem imposanten Bauwerk und gliedert den Talraum mit seinen ruhigen Rasenflächen, die sich leicht schollenartig erheben. So entstehen Orte über, am und im Wasser. Der Park steht im Dialog mit der Architektur im Tal und dem Landschaftsraum des Bergischen.*« Lorenz Kehl, Atelier Loidl aus Berlin/Solingen, 1. Preisträger des Landschaftsarchitekturwettbewerbes. //

» *Sie kommt wie der Blitz. Sie lässt dich kaum mehr los. Nichts Neues entsteht ohne sie. Aber nicht jede ist gut.*

## ORGANISATORISCHES

Die Zahl der Besucherparkplätze an der Bundesstraße 229 ist auf Grund der engen Tallage begrenzt; bei schönem Wetter und vor allem an Wochenenden kann es daher zu Engpässen kommen. Wir empfehlen die Anreise mit dem »Müngstener« (RB47) mit dem man aus Richtung Wuppertal/Remscheid bei der Brückenüberfahrt einen spektakulären Blick auf das Tal hat. Der steile Weg auf dem Spiel- und Bewegungspfad ins Tal ist schon das erste Landschaftserlebnis.

Für Sehbehinderte und Blinde gibt es mit einem Tastmodell des Landschaftsraums und einer App mit vielen Informationen und Erlebnissen zum Park ein besonderes Angebot.

**Führungen**  
Naturerlebnissführungen zwischen Müngsten und Burg: [www.wupper-tell.de](http://www.wupper-tell.de) / Themenführungen: [www.stadtfuehrungen-solingen.de](http://www.stadtfuehrungen-solingen.de)

**Haus Müngsten**  
Müngstener Brückenweg 71  
42659 Solingen (Parken an der B229 Richtung Remscheid)  
Tel.: +49 [0] 212 / 23 39 32-0  
[www.hausmuensten.de](http://www.hausmuensten.de)

**Betriebszeiten der Schwebefähre**  
Die Fahrt ist kostenpflichtig. Der Betrieb der Schwebefähre ist wetterabhängig. Fahrmann: Tel.: +49 [0] 212 / 244 36 85  
Mobil: +49 [0] 172 / 4 59 95 09



» *Wie kein anderes Material reagiert der Baustoff Stahl auf den stetigen Wandel der umgebenden Natur- und Kulturlandschaft. Mit seiner rostroten Oberfläche fügt sich die skulpturale Baufigur sensibel in die natürlichen Farben der Landschaft ein und stellt einen starken inhaltlichen Bezug zur industriellen Vergangenheit des Tals sowie zur filigranen Stahlkonstruktion des Brückenbogens her.*« Tore Pape, Pool2 Architekten aus Kassel, 1. Preisträger des Architekturwettbewerbes. //

**Literaturverzeichnis**  
Berg, Adolf von: Die Thalbrücke bei Müngsten und die Strecke Remscheid-Solingen. 100 Jahre Müngstener Brücke, Remscheid 1997 // *Bergische Entwicklungsagentur et al.*: Bewerbung der Müngstener Brücke im Rahmen des Interessensbekundungsverfahrens des Landes NRW zur Aufnahme in die bundesdeutsche Tentativliste künftiger Welterbestätten // *Buschmann, Walter*: Die Müngstener Brücke zwischen Remscheid und Solingen, in: Denkmalfolge im Rheinland, Essen 2012 // *Dieltz, W.*: Die Kaiser Wilhelm-Brücke über die Wupper bei Müngsten im Zuge der Eisenbahnlinie Solingen-Remscheid. 2 Bde, Berlin 1904 // *Kaiß, Kurt*: Der Brückenschlag bei Müngsten. 100 Jahre Eisenbahn Solingen-Remscheid. Rheinisch-Bergische Eisenbahngeschichte Heft 1, Leverkusen 1997 // *Putsch, Jochem*: Wassertal – Solinger Industriekultur an der Wupper, Essen 2006 // *Putsch, Jochem*: Kleinen-Industrie des Bergischen Landes, in: Netzwerk Industriekultur Bergisches Land e. V., Mit Feuer und Wasser – Stationen der Industriekultur zwischen Wupper und Sieg, Essen 2000 // *Rieppel, Anton*: Die Thalbrücke bei Müngsten. Eine technik-historische Reprintdokumentation aus der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure im Jahre 1897, Düsseldorf 1986 // *Sedlacek, Gerhard und Feldmann, Martin*: Gutachten zum Antragsverfahren der Müngstener Brücke für das Welterbe, Aachen 2011 // *Soechting, Dirk*: Die Eisenbahnbrücke bei Müngsten über die Wupper, Erfurt 2005 // *Werner, Ernst*: Die Eisenbahnbrücke über die Wupper bei Müngsten 1893-1897, Landeskonservator Rheinland, Arbeitsheft 5, Köln 1975

**Impressum**  
**Herausgeber** Bergische Entwicklungsagentur GmbH  
Kölner Straße 8  
42651 Solingen

**Redaktion und Konzept** Annette Nothnagel, Carsten Zimmermann, Kristine Löw – Bergische Entwicklungsagentur GmbH

**Gestaltung** Kristine Löw, Natalie Schönmeier – Bergische Entwicklungsagentur GmbH

**Fotos** Fotografen bzw. Inhaber des Urheberrechts sind auf den Fotos genannt

**Titelfotos** Stadt Solingen / Der Oberbürgermeister / Stadtdienst Vermessung und Kataster und MAN Archiv Augsburg

**Druck** Offset Company, Wuppertal

**Auflage** 45.000 / 2012  
Gedruckt auf Papier aus nachhaltiger Forstwirtschaft

**Corporate Design** Illigen Wolf Partner und Büro Longjaloux

**Wir danken unseren Kollegen und Partnern für die fachliche Beratung:**  
Dr. Angela Koch, Untere Denkmalbehörde Remscheid // Andreas Kleinhenz, Untere Denkmalbehörde Solingen // Dr. Jochem Putsch, LVR-Industriemuseum // Dr. Jan Boomers, Biologische Station Mittlere Wupper // Kerstin Schumann, Büro für Kulturprojekte, Wetter // Artur Pach, Frank Körschgen, Thomas Hübler, Dirk Buchwald, Ulrich Kronenberg vom Arbeitskreis Brückenpark Müngsten



Gefördert mit Mitteln der Städtebauförderung durch:

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



aufgrund eines Beschlusses des Landtages Nordrhein-Westfalen