

Eisenbahnmuseum Bochum

vom Depot zum Erlebnisraum

Herausgeber:
Stadt Bochum, Die Oberbürgermeisterin
Baudezernat, Dr. Ernst Kratzsch
Willy-Brandt-Platz 2-6
D-44777 Bochum

Bei Rückfragen stehen Ihnen zur Verfügung:
Eckart Kröck | Jens Hendrix | Petra Müller-Tiggemann
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt |
Abteilung Stadtentwicklung

Telefon: +49 (0)234 - 910 2501
Fax: +49 (0)234 - 910 2343
E-Mail: amt61@bochum.de
<http://www.bochum.de>

Texte: Petra Müller-Tiggemann | Sabrina Schröter
Layout: Gudrun Feilhauer

Bildnachweis: Presse- und Informationsamt der Stadt Bochum |
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt | Eisenbahnmuseum Bochum | Peter Grewer

ISBN: 978-3-8093-0277-3

Bochum, August 2011

Eisenbahnmuseum Bochum vom Depot zum Erlebnisraum

Hintergrund - Zielstellung | Aufgaben

Historie - vom Bahnbetriebswerk zum Eisenbahnmuseum

Einbindung - Region | Bochumer Museen | Stadtteil

Museumskonzept - vom Depot zum Erlebnisraum

Umfeld

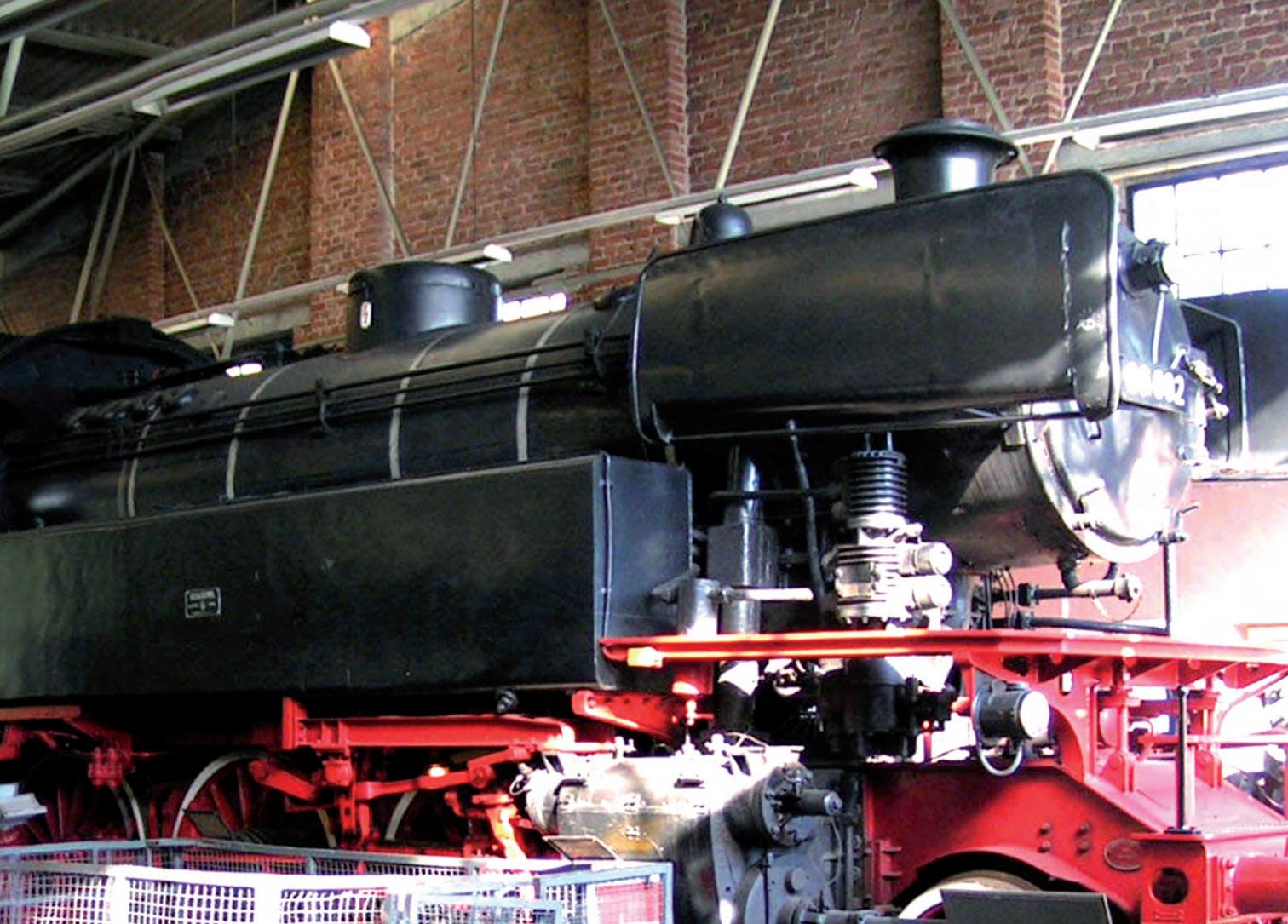
Eingangsgebäude

Bestandsgebäude und Außenanlagen

Museumsdidaktisches Konzept

Stiftungsgründung und Grunderwerb

Ausblick



Dr. Otilie Scholz
Oberbürgermeisterin Stadt
Bochum

„Für das Eisenbahnmuseum Bochum gilt - in Anlehnung an das Bochumer Erfolgsmusical ‚STAR-LIGHT EXPRESS‘ - nur wer an sich selbst glaubt, der kommt zum Ziel! Beste Voraussetzungen für den Erfolg des Eisenbahnmuseums Bochum.“

Günter Krause
Vorstand DGEG
(Deutsche Gesellschaft für
Eisenbahngeschichte)

„Die DGEG freut sich, dass ‚Dampf‘ zur weiteren Entwicklung des Eisenbahnmuseums gemacht wird und wir werden sicher unseren Beitrag leisten, dass das Feuer gut angefacht bleibt.“



HINTERGRUND

ZIELSTELLUNG | AUFGABEN

Als das größte private Eisenbahnmuseum Deutschlands kann der Standort Bochum auf eine bewegte Geschichte zurückblicken. Nach der Stilllegung des Bahnbetriebswerkes in den 1950er Jahren und der Aufgabe des Güterbahnhofs Dahlhausen in den 1970er Jahren wurde das Eisenbahnmuseum seit 1977 von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) kontinuierlich aufgebaut.

Heute zählt das Eisenbahnmuseum mit seinen 150 Exponaten aus der Zeit von 1853 bis in die Gegenwart zu den bedeutenden Ankerpunkten der Route der Industriekultur und dient als Drehscheibe für die touristische Entwicklung des Ruhrtals. Als großes historisches Bahnbetriebswerk der Dampflokzeit festigt die Qualität seiner Exponate den Ruf als wichtiges verkehrstechnisches Museum.

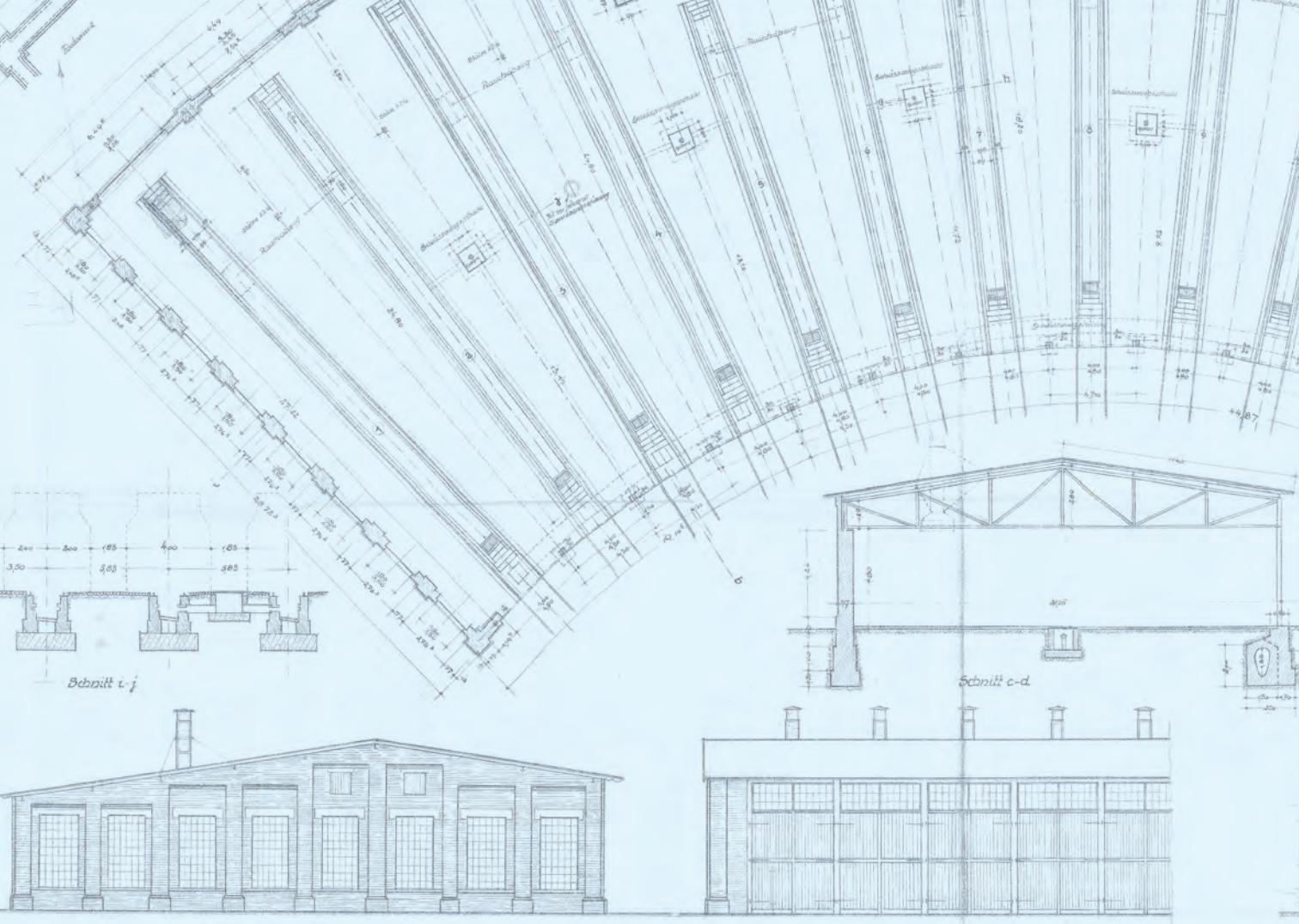
Um die Attraktivitätssteigerung des Eisenbahnmuseums entsprechend seiner überregionalen Bedeutung sowie eine bessere Anbindung an den Stadtteil und die Gesamtstadt zu gewähr-

leisten, hat die Stadt Bochum 2008 das Sanierungsgebiet Dahlhausen beschlossen.

Das Alleinstellungsmerkmal der authentischen Erlebnis- und Arbeitswelt Eisenbahn soll die strukturverträgliche und maßstäbliche Weiterentwicklung des Museums prägen. Das museumspädagogische Ausstellungskonzept ist zu konkretisieren und die denkmalgeschützte Bausubstanz herzurichten, ein neues Empfangsgebäude mit Umfeld und Parkplätzen ist in den „Ruhrauenpark Dahlhausen“ einzupassen.

Neben dem ehrenamtlichen Engagement können nur private und öffentliche Investitionen das industrielle Erbe bewahren und den bedeutenden Ort für die Region sichern. Ein wichtiger Schritt ist die Gründung einer Stiftung, die das Museum unter museologischen und wissenschaftlichen Gesichtspunkten zu einem Zentrum der Geschichte des Eisenbahnwesens entwickelt und damit eine breitenwirksame Präsentation mit Betrieb der historischen Fahrzeuge ermöglicht!





Harald Reese
 Museumsleiter
 Eisenbahnmuseum Bochum

„Die Eisenbahn hat zur Entwicklung des Ruhrgebietes beigetragen. Grund genug für uns, der Dampflokomotive - dem Sinnbild der Technik als Teil der wirtschafts- und gesellschaftsprägenden Eisenbahngeschichte - ein authentisches und erlebbares Denkmal im ehemaligen Bahnbetriebswerk zu setzen.“

Volker Böhm
 ehrenamtliches Mitglied und
 „Schrauber“

„Irgendwann reichten Modelleisenbahnen nicht mehr aus. Die Arbeit im Museum mit „richtigen Loks“ ist etwas anderes. Die Prozesse einer Dampflok sind faszinierend - das lässt nicht mehr los. Und die Herausforderung bei der Reparatur und Instandhaltung der Züge schweißßt zusammen.“



HISTORIE VOM BAHNBETRIEBSWERK ZUM MUSEUM

Die Blütezeit erlebte der Güterbahnhof Bochum-Dahlhausen mit dem angeschlossenen Bahnbetriebswerk Ende der 1950er Jahre, als die Förderungen der Zeche Dannenbaum in Bochum-Laer und der Zeche Prinz Regent in Bochum-Weitmar über Dahlhausen abgefertigt wurden.

Mit der Steigerung des Kohleabbaus und dem Entstehen der Großzechen reichte die Ruhr als Transportweg nicht mehr aus – andere Transportsysteme wurden erforderlich.

So entstand 1863 der Bahnhof Dahlhausen mit dem Güterbahnhof, 1918 erfolgte die Erweiterung um das Bahnbetriebswerk.

Die Abhängigkeit von der Kohleförderung führte mit dem Zechensterben zu einem drastischen Rückgang des Güterverkehrsaufkommens im Ruhrtal. Aufgrund von Rationalisierungsmaßnahmen kam es Anfang der 1970er Jahre zu Teilschließungen des Bahnbetriebswerkes.

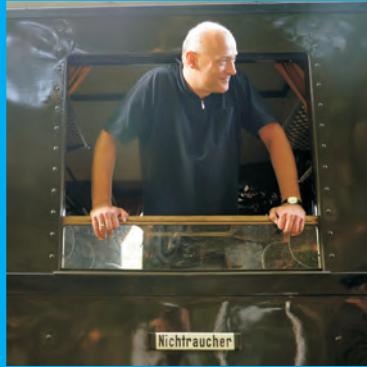
1979 folgte die Stilllegung des Güterbahnhofs, 1982 kam das Aus für das Bahnbetriebswerk. Bereits seit 1968 nutzten die Eisenbahnfreunde

der DGEg das 6,5 ha große Gelände mit seinen Gebäuden, um den Erhalt von historischen Schienenfahrzeugen zu gewährleisten. Zudem bot das ehemalige Bahnbetriebswerk beste Voraussetzungen, um neben dem Erhalt und der Restaurierung von Fahrzeugen auch den Aufbau eines eisenbahntypischen Umfeldes mit entsprechenden Gebäuden und technischen Anlagen umzusetzen.

Mit der Anmietung des ehemaligen Bahnbetriebswerkes von der Deutschen Bundesbahn öffnete 1977 das „Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen“ die Pforten für die Besucher. Träger ist seither die DGEg mit vielen ehrenamtlich engagierten Eisenbahnfreunden.

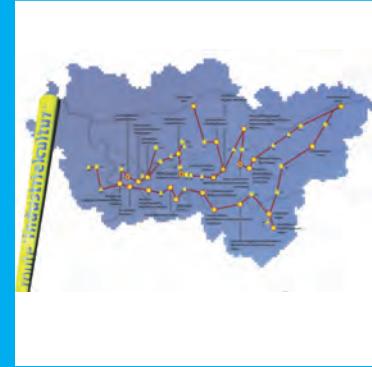
Das Eisenbahnmuseum verfügt über eine Fahrzeugsammlung von rund 150 Schienenfahrzeugen und dokumentiert umfassend die Entwicklung von Lokomotiven und Wagen der deutschen Eisenbahn. Zudem gilt es als bedeutendes Industriedenkmal, das die unmittelbaren Auswirkungen der Eisenbahntechnik auf das kulturelle und soziale Leben der Menschen seiner Zeit aufzeigt. Seit 1984 ist es in die Denkmalliste der Stadt Bochum aufgenommen.





Stefan Tigges Geschäftsführer RuhrtalBahn

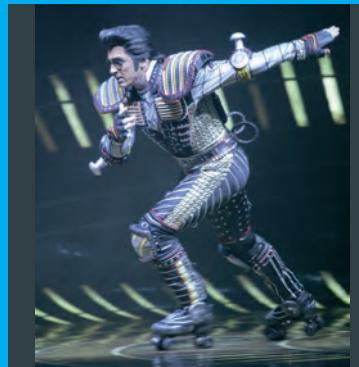
„Ohne die Eisenbahn gäbe es keine Schwerindustriekultur im Ruhrgebiet. Daher hängen Eisenbahn und Industriekultur untrennbar miteinander zusammen - und das ist genau das, was die Touristen im Ruhrgebiet sehen wollen.“



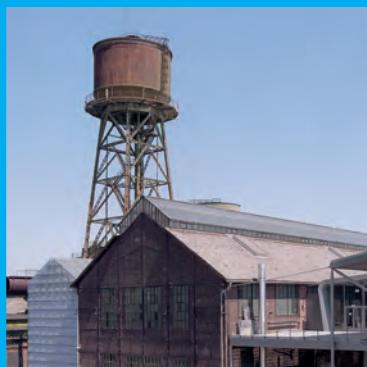
Das Deutsche Bergbaumuseum gehört zu den bedeutenden Bergbaumuseen der Welt und ist zugleich renommiertes Forschungsinstitut für Montangeschichte. Im Rahmen des Kulturhauptstadtjahres Ruhr.2010 wurde der ‚schwarze Diamant‘, ein Erweiterungsbau eröffnet.



Als Ankerpunkte der Route der Industriekultur in Bochum steht das Eisenbahnmuseum neben der Jahrhunderthalle Bochum im Westpark, der Zeche Hannover und dem Stanzwerk.



**Greaseball
Diesellok | Starlight Express**
„Ich mach mit, und keiner kann mich bremsen...“



**Michael Townsend
Kulturdezernent Stadt Bochum**
„Das Eisenbahnmuseum Bochum, mit einer der größten Sammlungen historischer Fahrzeuge und Exponate der Eisenbahngeschichte, ist bereits heute ein Besuchermagnet in Bochum. Um diese Strahlkraft zu erhöhen, soll das Eisenbahnmuseum weiter ausgebaut werden. Neben dem ‚Deutschen Bergbaumuseum‘ kann die Stadt sodann auch mit dem ‚Deutschen Eisenbahnmuseum‘ werben.“



ANBINDUNG REGION | MUSEEN | STADTTTEIL

Das Eisenbahnmuseum Bochum ist Ankerpunkt der Route der Industriekultur, die als Besuchermagnet in der Metropole Ruhr mehr als 5 Millionen Besucher pro Jahr anzieht. Das regionale Tourismusprojekt verbindet auf einem 400 km langen Rundkurs 25 Ankerpunkte sowie 52 herausragende Zeugnisse der industriellen Vergangenheit und Gegenwart des Ruhrgebiets zu den Themen Bergbau, Schifffahrt oder Eisenbahngeschichte

Als Heimatbahnhof der RuhrtalBahn – befahren durch historische Dampfzüge oder nostalgische Schienenbusse - ist das Eisenbahnmuseum bereits heute eine touristische Drehscheibe der Region.

Über die regionale Bedeutung hinaus fördert und bereichert eine Weiterentwicklung des Eisenbahnmuseums als musealer Zukunftsstandort nicht nur die technische Museumslandschaft Bochums, sondern auch den im Südwesten gelegenen Stadtteil Dahlhausen. Mit der Aufwertung, baulichen Ergänzung und Sanierung des Eisenbahnmuseums entstehen positive Impulse für die Entwicklung der Infrastruktur

und das kulturelle und soziale Leben im Stadtteil. Das Eisenbahnmuseum wird zum Ort der Begegnung und Öffentlichkeit. Der Rat der Stadt Bochum hat die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes Dahlhausen am 18.12.2008 beschlossen.

Die Attraktivitätssteigerung des Eisenbahnmuseums ist einer der Bausteine des Integrierten Entwicklungskonzeptes Bochum-Dahlhausen.^[1] Die erforderlichen Maßnahmen für diesen Baustein werden wie folgt beschrieben:

- 1** Ankauf des ehemaligen Bahnbetriebswerks als Sitz des Eisenbahnmuseums
- 2** Funktionsgerechter Umbau und denkmalgerechte Sanierung des Gebäudebestandes
- 3** Bau eines neuen Eingangsgebäudes als zentrales Entrée
- 4** Errichtung einer neuen Stellplatzanlage auf dem Freigelände südöstlich des Museums
- 5** Anlage eines Fußwegs entlang der Dr.-C.-Otto-Straße zur besseren Erreichbarkeit
- 6** Attraktive und sichere Gestaltung des Fußgängertunnels zur Ruhr





Dr. Ernst Kratzsch
Stadtbaurat Stadt Bochum

„Der ‚Rohdiamant‘ Eisenbahnmuseum Bochum ist wertvoll, muss aber geschliffen werden. Unser vorliegendes Konzept wird in gemeinsamer Anstrengung das Juwel zum Leuchten bringen.“

Dr. Alfred Gottwaldt
Deutsches Technikmuseum,
Berlin

„Durch die Ingenieurwissenschaft bestimmte ‚Kernthemen‘ sind im Hinblick auf Fragestellungen der Sozialgeschichte und Heimatkunde so zu präsentieren, dass sie auf das Interesse breiter Besucherkreise treffen.“



MUSEUMSKONZEPT

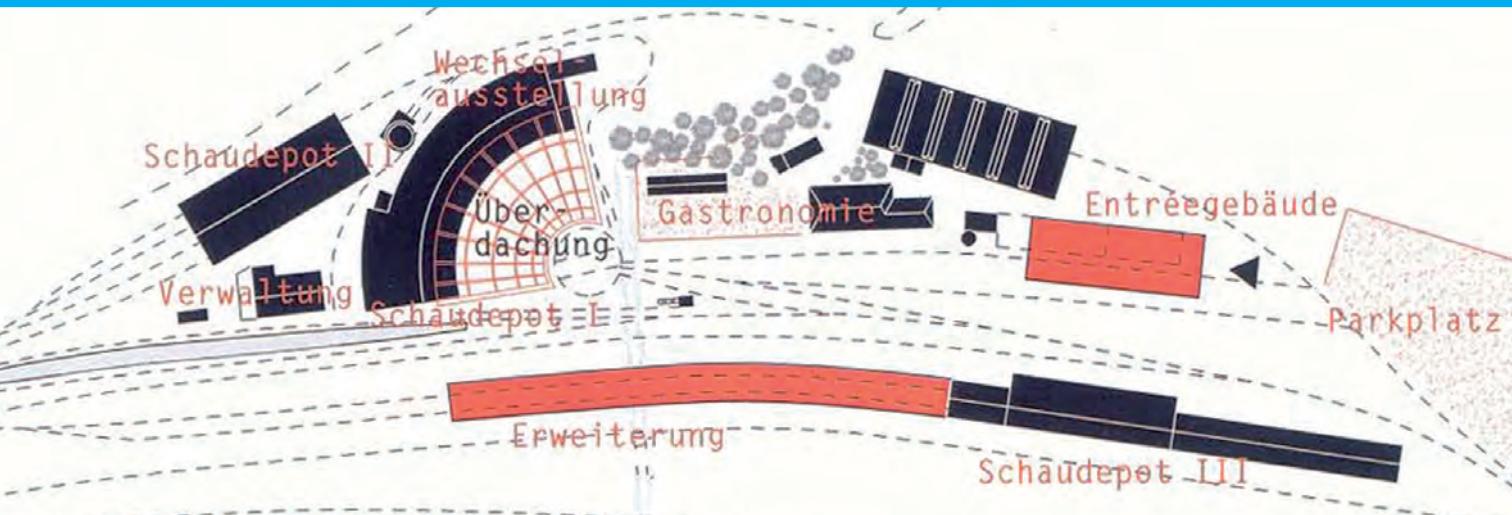
Das Eisenbahnmuseum Bochum ist mit 6,5 ha Ausstellungsgelände und 50.000 bis 70.000 Besuchern pro Jahr ein wichtiges verkehrstechnisches Museum mit großem Potenzial. Der authentische Standort eines ehemaligen Bahnbetriebswerkes der Dampflokzeit kann sich zu einem bedeutenden nationalen Museumsstandort mit internationalem Einzugsbereich entwickeln.

Die Verbesserung von Empfangssituation, Außenwahrnehmbarkeit und Verkehrsanbindung, sowie die Verknüpfung mit anderen Touristenströmen (RuhrtalRadweg, Route der Industriekultur) wurden durch eine Machbarkeitsstudie von Wenzel Consulting zusammen mit dem Technikmuseumsexperten Gottwaldt (Berlin) zur touristischen und wirtschaftlichen Weiterentwicklung empfohlen. Die Studie geht von einer Steigerung der Besucherzahlen auf 150.000 bis 200.000 pro Jahr aus.^[2]

In enger Zusammenarbeit von:

- Eisenbahnmuseum,
- Deutscher Gesellschaft für Eisenbahngeschichte,
- Stadt Bochum und
- Regionalverband Ruhr

soll das Eisenbahnmuseum Bochum strukturverträglich und maßstäblich von einem „Depot“ zu einem „bewegten Erlebnismuseum“ auf der Basis des Alleinstellungsmerkmals „authentische Erlebnis- und Arbeitswelt Eisenbahn“ mit regionalgeschichtlichem Hintergrund ausgebaut werden. Neben der Konkretisierung des museumspädagogischen Ausstellungskonzeptes sowie der Herrichtung und Sicherung der denkmalgeschützten Bausubstanz, ist ein neues Eingangsgebäude mit entsprechendem Umfeld und Parkplätzen in den Landschaftsraum Ruhrauenpark Dahlhausen einzupassen.





Doris Erdmann
Bezirksbürgermeisterin
Südwest

„Das Eisenbahnmuseum Bochum ist ein ‚Glücksfall‘ für Dahlhausen - leider liegt es etwas versteckt. Die geplanten Maßnahmen werden den Standort enger mit dem Zentrum von Dahlhausen verbinden - auch zum Nutzen der Anwohner.“



MUSEUMSKONZEPT UMFELD

Auffindbarkeit, Zustand und Verkehrsanbindung des Eingangs und der Stellplatzanlage des Eisenbahnmuseums im Norden des Areals entsprechen nicht den heutigen Anforderungen.

Parkplatzanlage und Fußwegeverbindung zwischen Eisenbahnmuseum und Stadtteilzentrum Dahlhausen bzw. Ruhrauen sind die wesentlichen Bausteine der Außenbereichsgestaltung. Die durch Bäume durchgrünte Parkplatzanlage erhält Schotterrasenstellplätze, die Fahrgassen sind befestigt. Busstellplätze und Behindertenparkplätze wurden berücksichtigt. Eine Fahrradabstellanlage entsteht in der Nähe des Eingangsbereiches.

Der Fuß- und Radweg verläuft oberhalb der Dr.-C.-Otto-Straße und ist auch über den Gleispark

an die geplante Promenade im Landschaftspark angebunden. Die geplante Wegetrasse nimmt die neue Be- und Entwässerung des Eisenbahnmuseums auf. Die Böschung zur Dr.-C.-Otto-Straße wird durch Gabionen bzw. Stützwände abgefangen und begrünt. Hinweise auf das Eisenbahnmuseum werden integriert.

Im Bereich der neuen Eingangssituation entsteht eine platzartige Aufweitung mit Sitzmöglichkeiten und Informationen zum Eisenbahnmuseum. Der weiterführende Weg in den Tunnel unter dem Eisenbahnmuseum und den S-Bahngleisen ist herzurichten. Der Tunnel wird gesäubert und durch neue Beleuchtung attraktiver und sicherer gestaltet. Der heutige Parkplatz für das Museum ist für Mitarbeiter und Besucher der Ruhrauen vorgesehen.





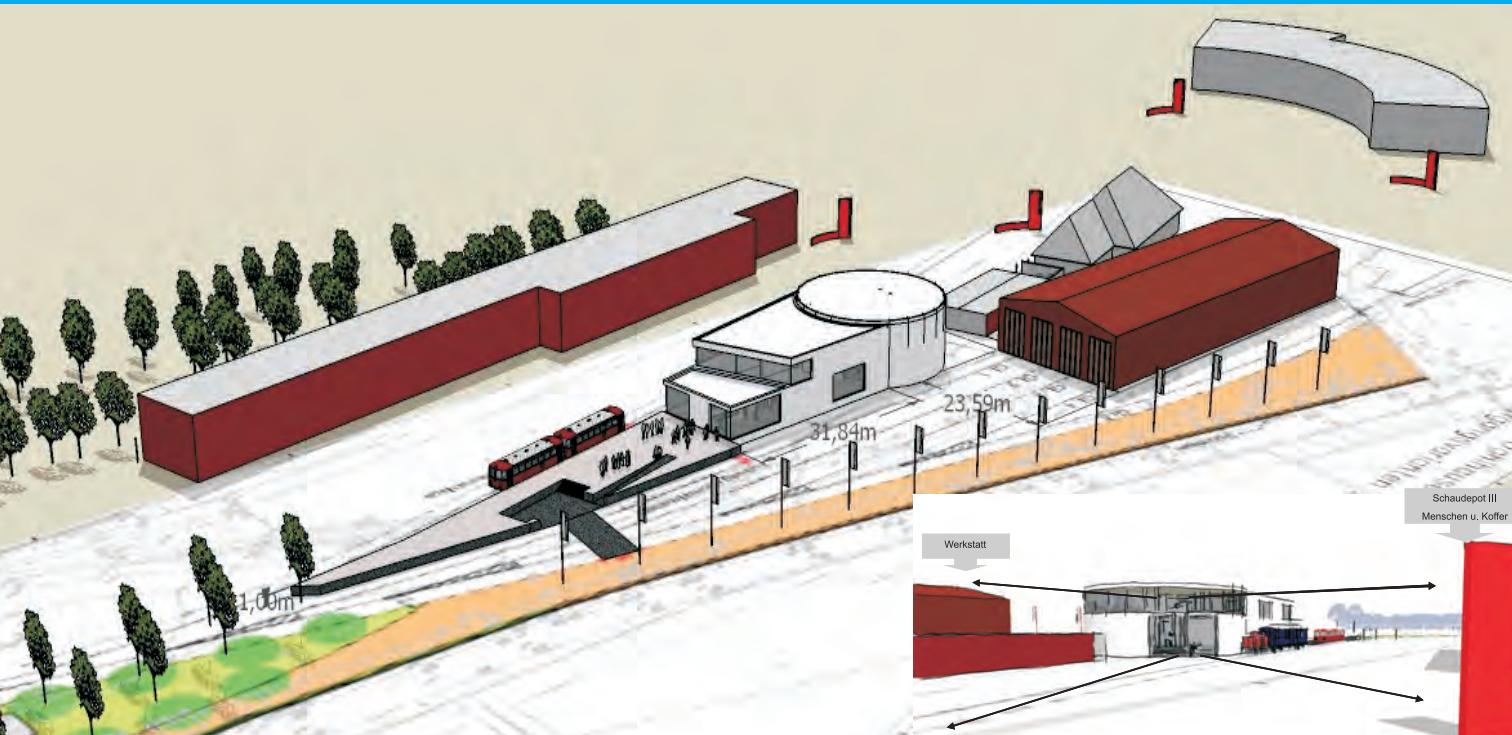
MUSEUMSKONZEPT EINGANGSGEBÄUDE

Der Besuch eines Museums beginnt mit einem Prolog, der jedem Besucher Basisinformationen über die Angebote und Inhalte sowie eine Übersicht über das Museumsgelände vermittelt. Die derzeitige Eingangssituation entspricht in dieser Hinsicht nicht den Erwartungen des Publikums: „wer vor dem Gebäude steht, muss über die Hemmschwelle/Ticketkauf gelotst werden“.^[3]

Die neue Eingangssituation und der Standort des künftigen Eingangsgebäudes wurden in einem internen Workshop durch die Analyse von Standortvarianten, die Einbindung der Funktionsabläufe und die Anbindung durch den Pendelverkehr zum Bahnhof, aber auch die Wahrnehmbarkeit durch die Besucher neu bestimmt: Neubau im südlichen Bereich des Terrains.

Eine Machbarkeitsstudie belegt, dass das vorgegebene Raumprogramm – Information, Kasse, Shop, Garderobe, WC und öffnungszeitenunabhängige Gastronomie, aber auch Bibliothek, Vortrags- und Seminarräume an dem festgelegten Standort zu realisieren ist. Die Sichtachsen zum Museumseingang und aus dem Gebäude ins Museumsgelände können im Sinne der Besucherlenkung durch Stelen, Fahnenmasten noch betont werden.

Dem Gebäude ist ein platzartig erweiterter Museumsbahnsteig vorgelagert, an dem südlich der Pendelverkehr zwischen Bahnhof und Museum ankommt. Die Fußgänger vom Parkplatz werden von Norden her auf den Eingangsbereich geführt.





MUSEUMSKONZEPT BESTANDSGEBÄUDE AUSSENANLAGEN

Um das große technische Ensemble Bahnbetriebswerk als authentisches Beispiel der Arbeitswelt der Dampflokzeit im Rahmen des Ankerpunktes der Industriekultur zu sichern, ist die denkmalgerechte Sanierung, Herrichtung und Gestaltung der Gebäude und Zeitzeugen zwingend erforderlich: Ringlokschuppen (Schaudepot I), Fahrzeughallen 1 und 2 (Schaudepots II und III), Verwaltungsgebäude (ehem. Werksleitung), Sozialgebäude, Wagenreparaturhalle, Drehscheibe, Wasserturm, Wasserkran und Schlackengrube, Sandsilo / Schlackengrube, Kohlenkran / Kohlenlager. Eine bauliche Ergänzung des Schaudepots III ist zur Sicherung der Exponate sinnvoll.

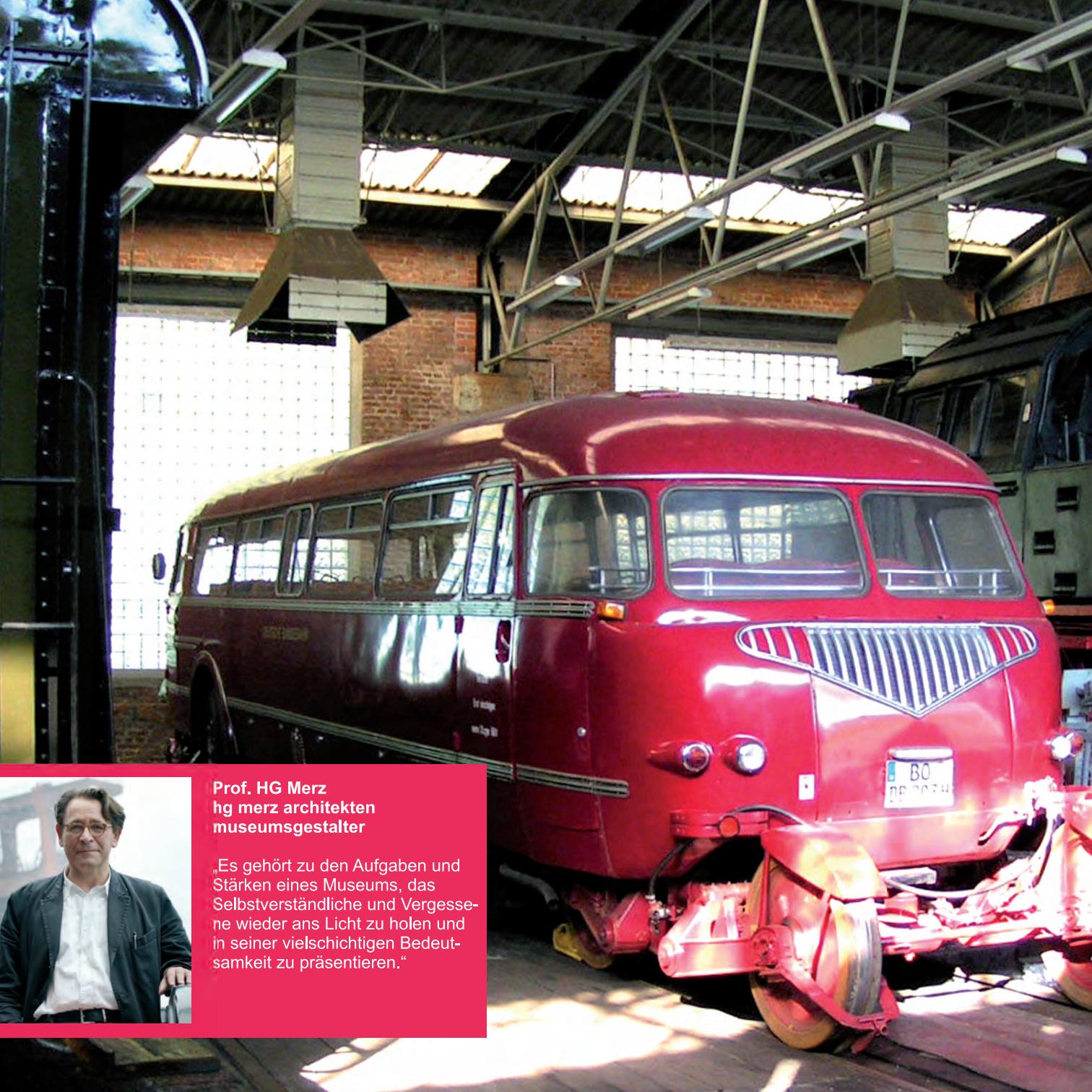
Durch die Gebäude und die funktionsbezogene Gestaltung der Freiflächen, aber auch den Einbau von sichernden Elementen wie Zäune und Absperrgitter, sind den Besuchern die Arbeitsvorgänge, Fahrzeuge, Betriebseinrichtungen und Werkzeuge für den Unterhalt der Bahnanlagen und den Betrieb der Eisenbahn zu verdeutlichen.

„Messtriebswagen, Draisinen und Rottenfahrzeuge gehören ebenso dazu wie Schuppen, Drehscheibe, Lokbehandlungsanlagen und der charakteristische Wasserturm. In diesen Ausstellungseinheiten ist der lokale Bezug, die Geschichte des Ortes zu thematisieren.“^[3]

Die Gestaltung eines Kinderspielbereiches, die Attraktivierung der Feldbahn und die Erneuerung der Zu- und Abwasserleitung runden das Maßnahmenpaket ab. Die Werkstatthalle erhält weitere Gleisanbindungen.

Die denkmalgerechte Sanierung, Herrichtung und Gestaltung des großen technischen Ensembles Bahnbetriebswerk ist Voraussetzung für die Bespielung des Standortes mit einem ausgefeilten museumsdidaktischen Konzept. Der Bezug zwischen den historischen Gebäuden, den Ereignissen im Außenbereich, den Exponaten und den Inhalten der Schaudepots wird so hergestellt.





Prof. HG Merz
hg merz architekten
museumsgestalter

„Es gehört zu den Aufgaben und Stärken eines Museums, das Selbstverständliche und Vergessene wieder ans Licht zu holen und in seiner vielschichtigen Bedeutsamkeit zu präsentieren.“

MUSEUMSDIDAKTIK KONZEPT

Ein besucherfreundlicher touristischer Zukunftsstandort mit dem Alleinstellungsmerkmal „authentische Erlebnis- und Arbeitswelt Eisenbahn“ muss neben der Präsentation und Sicherung des Kulturgutes auch das technische Verständnis und die Entwicklung der Wissenschaft attraktiv und spannend für alle Altersgruppen vermitteln.

Die musealen Inhalte sollen über das Technische – rollendes Material, Bauwerke, Systeme – hinaus in Richtung einer globalen und kulturhistorischen Betrachtung entwickelt werden, die sich gleichermaßen an Eisenbahnexperten und interessierte Laien richtet. Es geht darum, nicht nur die Ursache, sondern parallel auch die Wirkung zu zeigen, mit der die Eisenbahn jede Epoche positiv beeinflusst. Basis für diese Überlegungen sind die Machbarkeitsstudie und das Grobkonzept von Wenzel Consulting/Gottwaldt aus 2002/2003,^[2] konkretisiert und aktualisiert durch Prof. Merz in 2009.^[3]

„Jede der Ausstellungseinheiten beginnt, wie auch das gesamte Museumsgelände, mit einem Prolog, mit dem in das jeweilige Thema eingeführt wird. Die thematisch sortierten Schausammlungen schließen sich an diese Auftakträume an.“^[3]

Erster Schritt ist der Aufbau einer klaren und erkennbaren Struktur der Angebote des Museums:

- Prolog: Eingangsgebäude mit Basisinformation über Angebote und Inhalte – Übersicht über das Museumsgelände
- Außenbereich und Ausstellungshallen: Präsentation von Exponaten, Arbeitsabläufen für den Betrieb des Eisenbahnwesens
- Ausstellungshallen als Schaudepots mit drei thematischen Schwerpunkten:

„Eiserne Riesen“

Technik der Lokomotiven
(Ringlokschuppen)

„Arbeit, Fische und Kanonen“

Gütertransport auf der Schiene
(Fahrzeughalle)

„Menschen und Koffer“

Personenverkehr mit der Eisenbahn
(neue Fahrzeughalle evtl. mit baulicher Erweiterung)

- Schauwerkstatt: Erlebnis der vielfältigen Arbeitsprozesse in der Wagenreparaturhalle





Prof. Dr. Wolfgang Fiegenbaum
Vorstand Stiftung
Eisenbahnmuseum Bochum

„Keine Zukunft ohne Herkunft“ in über 30 Jahren ehrenamtlicher Arbeit wurde das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen aufgebaut und mit Leben gefüllt, die Bereitschaft zur Fortentwicklung von den ehrenamtlichen Mitarbeitern mitgetragen. Mit der Gründung der Stiftung ist ein weiterer Schritt in Richtung Zukunft gemacht.“



Ulrich Carow
Bereichsleiter Umwelt
Regionalverband Ruhr

„Das Eisenbahnmuseum Bochum ist ein besucherstarker Ankerpunkt der Route der Industriekultur und ein Pfeiler des Eisenbahntourismus in der Metropole Ruhr. Die Festigung und der Ausbau des Standortes leisten hierzu einen weiteren Beitrag.“



STIFTUNGSGRÜNDUNG

Parallel zur Qualifizierung und Neukonzeption ist das Eisenbahnmuseum Bochum im Juli 2011 in eine Stiftung überführt worden.

Den Anlass zur Gründung der Stiftung stellen der langfristige Aufbau und die Förderung des Eisenbahnmuseums dar. Die Stiftung soll das Museum unter museologischen und wissenschaftlichen Gesichtspunkten zu einem umfassenden Zentrum der Präsentation der Geschichte des Eisenbahnwesens entwickeln. Angestrebt werden eine breitenwirksame didaktische Präsentation und ein exemplarischer Betrieb mit historischen Eisenbahnfahrzeugen.

Die „Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum“ ist eine rechtsfähige Stiftung des bürgerlichen Rechts mit Sitz in Bochum, an deren Gründung die Stadt Bochum beteiligt ist. Eine Beteiligung des Regionalverband Ruhr ist für die Zukunft ebenfalls vorgesehen, da das noch zu erwerbende Grundstück in die Stiftung eingebracht werden soll.

Grundvoraussetzung für die weitere Entwicklung des Eisenbahnmuseums Bochum ist der Erwerb der Grundstücksflächen von der Deutschen Bahn AG.

Der Regionalverband Ruhr ist Träger bedeutender Infrastrukturprojekte wie der Route der Industriekultur und dem Emscherlandscapark. Zu den gesetzlichen Aufgaben gehört die Stärkung der regionalen Wirtschafts- und Tourismusförderung, aber auch die Öffentlichkeitsarbeit für die Metropole Ruhr.

Daher beabsichtigt der Regionalverband Ruhr den Flächenerwerb in das Grunderwerbsprogramm aufzunehmen, sofern die Maßnahme gefördert wird. Eine Förderung des Ankaufs von Flächen ist nur in Verbindung mit Maßnahmen zur Entwicklung der Flächen förderfähig, der Förderantrag kann also nur als Paketlösung gestellt werden.





Helmut Diegel
Hauptgeschäftsführer
IHK Mittleres Ruhrgebiet

„Es gibt Momente im Leben, da kehrt in die Augen Erwachsener das Strahlen der Kinderaugen zurück. Ein Besuch im Eisenbahnmuseum schafft einen solchen Moment. Im Wettbewerb der Städte und Regionen - gerade im touristischen Wettbewerb - wäre es wunderbar, wenn im Bewusstsein der Menschen diese Faszination zu einem Beispiel für Bochum würde.“

AUSBLICK

Die Qualifizierung, Erhaltung und Stärkung des industriellen Erbes des Museumsstandortes Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen greift nicht nur die Potenziale des Tourismus als regionale Wachstumskraft und wichtigen Wirtschaftsfaktor auf. Auch der Stadtteil profitiert uneingeschränkt durch die Verbesserung der Anbindung und der Qualität des erlebnisorientiert gestalteten Freizeitraumes.

Das neue Eingangsgebäude als zusätzlicher Raum für die Identifikation mit dem Stadtteil und ehrenamtliches Engagement bietet auch die Chance bzw. das Potenzial Begegnungsstätte für Vereine und Bürger Dahlhausens zu werden. Die Zusammenarbeit unterschiedlicher Partner verbindet somit ehrenamtliches Engagement mit privater und öffentlicher Investition.

Die zuvor dargestellten Bausteine wurden für einen Förderantrag im Rahmen der Städtebauförderung (Antragstellung in 2012) weiterqualifi-

ziert. Der Maßnahmen-, Zeit- und Kostenplan mit geschätzten Gesamtkosten in Höhe von ca. 12 Mio € und einer erwarteten Förderung von ca. 75-80 % wurde erstellt. Der Regionalverband Ruhr bringt sich in den Antrag mit der Finanzierung des Grunderwerbs ein.

Der Baustein Museumskonzept (geschätzte Kosten 4-5 Mio €, erwartete Förderung 70-80 %) ist für den Ziel 2 Wettbewerb Erlebnis.NRW mit der Säule Tourismus weiter zu vertiefen und 2012 anzumelden. Träger ist die Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum.

Für die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude und Anlagen werden parallel andere Förderzugänge aus dem Bereich der Denkmalpflege geprüft und um das Engagement von Sponsoren für das Eisenbahnmuseum geworben.

Die Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum wurde im Juli 2011 gegründet.





MASSNAHMEN

Priorität I Kosten

<i>Priorität</i>	<i>Maßnahmen Projektbausteine</i>	<i>Kosten in EUR</i>	<i>Erwartete Förderung</i>	<i>Eigenanteil</i>
I	Grunderwerb	Grunderwerb durch RVR wird verhandelt		
II-VII	Gestaltung des Umfeldes	2.732.000	2.185.600	546.400
I	Anpassung Gleisinfrastruktur	540.000	432.000	108.000
I-III	Neubau Eingangsgebäude	3.772.000	3.017.600	754.400
II-V	Reaktivierung Gebäude / Anlagen	982.000	785.600	196.400
III-V	Gestaltung der Außenanlagen	515.000	412.000	103.000
VI	Anbau Schaudepot III (Fahrzeughalle 2)	480.000	384.000	96.000
III	Tank-, Waschanlage/Grube	270.000	216.000	54.000
	<i>Gesamtsumme</i>	<i>9.291.000</i>	<i>7.432.800</i>	<i>1.858.200</i>



Dokumentationen des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes der Stadt Bochum

Rahmenplanung und Entwicklungskonzepte

- Bochum Alleestraße (2010)
Dokumentation der Planung
ISBN: 978-3-8093-0264-3
- Bochum Innenstadt West (2010)
Gestaltungshandbuch
ISBN: 978-3-8093-0265-0
- Interkommunales Gewerbegebiet
HER-BO-43 (2010)
ISBN: 978-3-8093-0272-8
- Regionaler Masterplan A40|B1 (2010)
ISBN: 978-3-8093-0269-1
- Mobilitätsband A40|B1 (2010)
ISBN: 978-3-8093-0269-8
- Gestaltungshandbuch A40|B1 (2010)
ISBN: 978-3-8093-0267-4
- Wohnbaulandentwürfe 2010
ISBN: 978-3-8093-0266-7
- Integriertes Entwicklungskonzept Bochum
Dahlhausen (2009)
ISBN: 978-3-8093-0256-8
- Kirchen ändern sich (2009)
Erhalt durch neue Nutzungen
ISBN: 978-3-8093-0257-5
- Masterplan Universität - Stadt (2009)
Entwicklungs- und Handlungskonzept
ISBN: 978-3-8093-0254-4
- Zur Masterplandiskussion (2009)
Innenstadt Bochum - Pläne, Projekte,
Perspektiven
ISBN: 978-3-8093-0251-3

Wettbewerbe und Gutachterverfahren

- Städtebauliche Entwicklung
Universitätsstraße/Wasserstraße/
Paulstraße (2011)
Dokumentation des Wettbewerbs
- Charrette Bochum Havkenscheid (2010)
Urbanes Wohnen am grünen Rand
ISBN: 978-3-8093-0270-4
- Parkhaus Jahrhunderthalle Bochum (2009)
Realisierungswettbewerb
Hrsg.: Entwicklungsgesellschaft Ruhr mbH
und Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- Umnutzung Marienkirche (2009)
Ergebnisse des Realisierungswettbewerbes
ISBN: 978-3-8093-0259-9
- Neues Gymnasium Bochum (2009)
Begrenzter Wettbewerb | Dokumentation
Hrsg.: Entwicklungsgesellschaft Ruhr mbH
und Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- Campus Quartier Lennershof (2008)
Ideenkonkurrenz
Hrsg.: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
ISBN: 978-3-8093-024-6
- BermudaLicht (2008)
Dokumentation der Planung
ISBN: 978-3-8093-0247-6
- Hauptschule Wattenscheid-Mitte (2008)
Ergebnisse des Realisierungswettbewerbes
ISBN: 978-3-8093-0245-2
- Wettbewerb Deutsches Bergbau-Museum
(2007)
Erweiterungsbau für Sonderausstellungen
ISBN: 978-3-8093-0239-2

Denkmalpflege

- Tag des offenen Denkmals 2011
Romantik, Realismus, Revolution
Das 19. Jahrhundert
ISBN: 978-3-8093-0276-6
- Historische Siedlungen Bochum
Ein Querschnitt von 1868 bis 1918
ISBN: 978-3-8093-0261-2
- Tag des offenen Denkmals 2010
Kultur in Bewegung - Reisen
Handel und Verkehr
ISBN: 978-3-8093-0271-1
- Tag des offenen Denkmals 2009
Historische Orte des Genusses
ISBN: 978-3-8093-0258-2
- Tag des offenen Denkmals 2008
Vergangenheit aufgedeckt
Archäologie und Bauforschung
ISBN: 978-3-8093-0249-0
- Tag des offenen Denkmals 2007
Orte der Einkehr und des Gebets
Historische Sakralbauten
ISBN: 978-3-8093-0244-5
- Tag des offenen Denkmals 2006
Rasen, Rosen und Rabatten
Historische Gärten und Parks
- Tag des offenen Denkmals 2005
Krieg und Frieden
- Tag des offenen Denkmals 2004
Wie läuft's? - Schwerpunktthema Wasser
- Tag des offenen Denkmals 2003
Geschichte hautnah: Wohnen im Baudenkmal

Quellennachweis

[1] Vergleiche:
„Integriertes Entwicklungskonzept
Bochum-Dahlhausen“,
Stadt Bochum,
Bochum, August 2009

[2] Vergleiche:
„Grobkonzeptentwicklung
Eisenbahnmuseum Bochum“,
ARGE Wenzel Consulting AG -
Alfred Gottwaldt,
Berlin, Januar 2003

[3] Vergleiche:
„Neukonzeption Eisenbahnmuseum
Bochum-Dahlhausen“,
hgmaerz architekten museums-gestalter,
Stuttgart / Berlin, Januar 2009

