

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 704

Seite: 1

Das nachfolgend beschriebene und gekennzeichnete Objekt wird gemäß § 3 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 u. 2 und § 1 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz - DSchG NW) in die Denkmalliste der Stadt Bochum eingetragen.

KARTEINUMMER:

Teil der Denkmalliste: A
Lfd.Nr. im o.a. Listenteil: 704

KURZBEZEICHNUNG:

Opel Werk I, Verwaltungsgebäude, Opel-Schriftzug und Acetylen-Erzeugung

Denkmalumfang:

Das Denkmal besteht aus dem Verwaltungsgebäude des Opel-Werkes I einschließlich dem Opel-Schriftzug (der ursprünglich auf dem Dach platziert war, inzwischen jedoch demontiert und im Werk Rüsselsheim für eine spätere Wiederverwendung am alten Standort eingelagert wurde) sowie der Acetylen-Erzeugung.

LAGE:

Straße Opelring 1
Gemarkung: Laer
Flur: 6
Flurstück: 553

Nähere Beschreibung des Objektes:

Das Werk I der Adam Opel AG zählte zusammen mit den Werken II und III zum Produktionsstandort der Rüsselsheimer Opel AG in Bochum. Es befindet sich im Osten der Stadt auf dem ehemaligen Betriebsgelände der Schachtanlage 1 der Zeche Dannenbaum in unmittelbarer Nähe der Stadtautobahn Bochumer Ring. Ende 2014 wurde die Automobilproduktion in Bochum aufgegeben. Damit endete ein über die Jahrzehnte betrachtet durchaus erfolgreiches Projekt des Strukturwandels mit rund 20.000 Arbeitsplätzen in den 1970er Jahren und einer über 50jährigen Tradition des Automobilbaus im Ruhrgebiet.

Verwaltungsgebäude

Das 128 m lange und 18 m breite Gebäude wurde ab 1960 als viergeschossiger Bau geplant und gebaut, eine Aufstockung war statisch und organisatorisch bereits vorgesehen. Durch den Geländeabfall nach Süden bedingt, ist das Untergeschoss im Südteil als Normalgeschoss mit

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 704

Seite: 2

ebenerdigen Zugängen anzusehen, der Nordteil als eine Art Souterrain. Unter diesem Geschoss befindet sich in ganzer Fläche ein Keller. Über dem Untergeschoss befindet sich das Erdgeschoss als Eingangsebene. Durch einen halbkreisförmig vorgebauten verglasten Ausstellungsraum werden, zweiläufig ein Pflanzbecken umfassend, über sechs Treppenstufen die Erdgeschossenebene mit in der Mitte angeordnetem Fahrstuhl, das dahinter liegende zentrale Treppenhaus und die seitlich abführenden mittigen Flure der Büroebene erschlossen. Die jetzige Gestaltung dieser Erschließung weicht von den Ausführungsplänen von 1960 ab und ist vermutlich das Ergebnis eines späteren Umbaus.

Über dem Erdgeschoss befanden sich zunächst zwei Bürogeschosse, nach der 1971 vorgenommenen Aufstockung zwei weitere gleichartige Büroebenen. Über der halbrunden Ausstellungshalle wurde ein kleinerer ebenfalls halbrunder Anbau im ersten, zweiten und dritten Geschoss angeordnet. Die Erschließung der Bürogeschosse erfolgt über das mittig angeordnete Treppenhaus, das bedingt großzügig und repräsentativ ausgelegt wurde. An den Enden der beiden Flügel befindet sich jeweils ein weiteres Treppenhaus in einfacherer Gestaltung.

Konstruktion und Architektur des Gebäudes orientieren sich einerseits an den zur Bauzeit gängigen Methoden und Materialien. Mit dem betont minimalistischen Einsatz spiegeln sie die Bauprinzipien dieser Jahre getreu wieder. Als Grundstruktur dient ein verschraubtes Stahlskelett, wie es auch in allen anderen Bauten des Werksgebietes und auch bei den Vorgängerbauten in Rüsselsheim zum Einsatz kam. Es wurde hier für die etwas andersartigen Anforderungen des Bürobaus adaptiert. Die Flexibilität dieser Konstruktion war auch für die geplante und später durchgeführte Aufstockung hilfreich, gleichzeitig ermöglichte sie stützenfrei von Außenwand zu Außenwand reichende Büroflächen, die mit Leichtbauelementen bedarfsgemäß und frei abgeteilt werden konnten. Geschoss- und Dachdecken sind als Fertigteilplatten mit entsprechenden Ort betonverstärkungen ausgeführt. Das Flachdach wird mit Teerpappe abgedichtet und von einer Attika verdeckt. Auch die Treppenhäuser sind Stahlskelettkonstruktionen, die mit Massivmauerwerk eingefasst sind.

Die Außenwände bestehen aus vorgemauerten 24 cm dicken Sichtmauerwerk-Brüstungen im werkseinheitlichen rötlichen Backstein-Farbtönen und den durchgehenden Fensterbändern. Bei der Aufstockung 1971 wurden die vier Ecken mit direkt an die Fensterbänder anschließenden quadratischen Platten verkleidet. Die Fenster bestehen aus Aluminium. In den unteren vier Geschossen zeigen sie weitgehend die ursprüngliche Aufteilung: hochrechteckig mit oberem zu öffnenden Flügel und feststehendem, niedrigem, unteren Fensterteil. Die Fenster in den beiden oberen Geschossen zeigen die umgekehrte Teilung. Für die halbrunden Vorbauten der Westfassade kommen entsprechende Sonderfenster zum Einsatz.

Über dem bauzeitlichen schwimmenden Estrich der Decken sind heute verschiedene Bodenbeläge zu finden, von denen einige PVC-Beläge durchaus noch zur Originalausstattung gehören können. In einigen Büros ist der Boden zur Aufnahme von neueren Installationen erhöht. In der Ausstellungshalle und im mittleren Treppenhaus sind die Böden mit Solnhofener Platten belegt.

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 704

Seite: 3

Die frei unterteilbaren Büroetagen besitzen durchgehend abgehängte Decken in vorgegebenem Raster, in der auch Installationen sowie vollflächig Sprinkleranlagen verlegt sind. Die Büroabteilungen in Leichtbauweise und mit Trennwandsystemen in unterschiedlicher Form entstammen wohl verschiedenen Bauepochen, wobei geschlossene Wände und verglaste Abtrennungen abwechseln.

Die Architektur von Außenfassade und Innenräumen orientiert sich mit Ausnahme der halbrunden Vorbauten fast ausschließlich an Rechtecken und Rastern. Einzige weitere Ausnahmen in dieser zeittypischen Gestaltung bilden die leicht geschwungenen Treppenaufgänge von der Ausstellungshalle zum Erdgeschoss und der darüber liegende Segmentbogen und diejenigen der drei kleineren Türöffnungen zu Fahrstuhl und Treppenhaus.

Eine besondere Farbgestaltung der Innenräume ist nicht bekannt. Neben vorherrschenden Weiß- und Grautönen fällt das mittlere Treppenhaus mit einigen wahrscheinlich neueren Farbfassungen auf. In den großflächig mit Keramikfliesen ausgekleideten seitlichen Treppenhäusern sind Farbelemente aus der letzten Corporate-Identity-Phase von Opel mit hellgrauen und gelben Farbfassungen zu finden.

Acetylen-Erzeugung

Die Acetylen-Erzeugung, die ursprünglich eine Acetylen-Gas-Erzeugungsanlage, bestehend aus zwei Entwicklern mit einer Beschickungsmenge von je 200 kg Karbid pro Füllung und eine Gasregleranlage mit den Druckreglern und Messeinrichtungen beherbergte, wurde gleich in der Anfangsphase des Opel-Werkes I errichtet. Das etwa 21 m lange und 12 m breite Gebäude aus dem Jahr 1961 besteht aus drei Räumen und einem Anbau für die Pumpenstation. Der östlich liegende sogenannte Entwicklerraum, in dem das Acetylen-Gas für Schweißzwecke erzeugt wurde, hat eine Innenhöhe von etwa 7 m, die beiden anderen Räume eine von 4,25 m. Die nach Süden flach geneigten Pultdächer sind mit Teerpappe gedeckt. Im mittleren Raum befindet sich die Gasreglerstation, in der der Druck des aus dem allgemeinen Netz eingespeisten Gases kontrolliert und herabgesetzt wurde. Der westlichste Raum diente zur Lagerung des zur Acetylen-Erzeugung notwendigen Karbids. An der Südseite des Entwicklerraumes befindet sich ein 5,00 x 2,50 m großer Anbau, der als Pumpenraum diente. Für die ganze Anlage bestand erhöhte Brandgefahr, aus der sich die Lage am Rande des Werks und die kleinteilige Ausführung erklärt.

Die Konstruktion und Architektur dieses Gebäudes folgt den Vorgaben, die für das ganze Werk galten: Stahlskelettkonstruktion mit Ausmauerung in rötlichem Backstein, zumeist liegende Anordnung der Stahlfenster mit relativ kleinformatigen Scheiben und Öffnungsflügeln in einem einheitlichen Fensterraster. Diese Fenster sind lediglich im mittleren Raum der Gasreglerstation, durch modernere Glasstegfenster ersetzt worden. Innen- und Außentüren sind ebenfalls aus Stahl und vermutlich noch original.

Von der technischen Ausstattung ist lediglich die teilweise demontierte Gasreglerstation erhalten.

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 704

Seite: 4

Begründung des Denkmalwertes:

Das Verwaltungsgebäude und die Acetylen-Erzeugung des Opel-Werkes I sind bedeutend für die Geschichte des Menschen wie auch für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse. Sie dokumentieren die Geschichte des Menschen in der modernen Industriegesellschaft, hier besonders eng verbunden mit der rasanten Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse nach dem Zweiten Weltkrieg und in der Wiederaufbauphase Deutschlands. Sie bezeugen für Bochum insbesondere den Strukturwandel von der Montanindustrie zum Maschinenbau und zur Industrieproduktion in Form der Autoindustrie. Diese Entwicklung hat Bedeutung für die Geschichte der Menschen in Bochum, deutlich werdend auch durch die nächste Stufe des Strukturwandels in der inzwischen globalisierten Autoindustrie mit dem Ende der industriellen Fertigung an diesem Ort, die eine über zehn Jahre währende Auseinandersetzung über die Schließung und die Weiterbeschäftigung der hier arbeitenden Menschen nach sich zog.

Die Ansiedlung von Opel ab 1960 nach dem Ende des Bergbaus im Osten der Stadt galt lange als modellhaft für die Konversion von alten, durch die Montanindustrie geprägten und als überholt angesehenen Strukturen zu einer neuen, zukunftsweisenden Industrie, basierend auf moderner Technik wie der des Automobilbaus. Eine derart großflächige Konversion von Bergbauflächen zu neuer Industrie, die zeitweilig mehr Arbeitsplätze bot als ihre Vorgänger, gehörte zur erhofften positiven Weiterentwicklung des ganzen Ruhrgebiets. Allerdings ist es in keinem weiteren Fall gelungen, eine vergleichbare Entwicklung zu wiederholen. Andererseits ist die Stilllegung der Werke kein Nachweis für das Scheitern der damaligen Absichten, denn eine Produktionszeit von mehr als 50 Jahren ist für moderne Industrierwerke unter den Bedingungen dauernder Produktionsanpassungen, aber auch der Subventionierung neuer Standorte durchaus als langfristig erfolgreich anzusehen.

In besonderer Weise stehen die Opel-Werke in Bochum auch für die Massenproduktion eines kostengünstigen kleineren Automobils - des Opel-Kadett -, das von qualifizierten Arbeitern erzeugt wurde, aber gleichzeitig auch von ihnen selbst erworben werden konnte und damit den Grundstein zur Massenmotorisierung legte. Die von Henry Ford entwickelten Produktionsmethoden mit Fließband und serieller Herstellung, die schon in den 1920er Jahren nach Europa übertragen wurden, konnten nach dem Zweiten Weltkrieg in großem Maßstab in neuen Werken angewandt und optimiert werden, wie die Beispiele bei Volkswagen in Wolfsburg und bei Opel in Rüsselsheim und Bochum zeigen.

Das Verwaltungsgebäude ist zudem ein besonderes Sinnbild für die Geschichte der Menschen in Bochum und die Entwicklung der Verhältnisse: Die über lange Zeit geführte öffentliche Diskussion über Produktionsreduzierung und schließlich Stilllegung und Aufgabe der Bochumer Opel-Werke, begründet in großen Überkapazitäten der Automobilproduktion in Europa, aber auch in Fehlentscheidungen des Managements des amerikanischen Eigentümers General Motors, wurde immer vor der Kulisse des Verwaltungsgebäudes am zentralen Eingangsbereich des Werkes I ausgetragen. Das Gebäude mit dem inzwischen entfernten, aber eingelagerten Opel-Schriftzug auf dem Dach wurde durch zahlreiche Presse- und Fernsehbeiträge im Rahmen der gewerkschaftlichen Aktivitäten gegen die Stilllegung zum herausragenden Synonym

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 704

Seite: 5

der Opel-Werke in Bochum und erlangte Bekanntheit in ganz Deutschland. Für die Geschichte der Menschen an diesem Ort ist es von besonderer Sinnhaftigkeit.

Für eine Erhaltung und Nutzung der beiden Gebäude von Werk I sind wissenschaftliche und zwar architekturgeschichtliche Gründe zu nennen und zwar in Hinblick auf eine wissenschaftliche Betrachtung der vergleichbaren Automobilfabriken von Opel und Volkswagen. Dies kann zum Ergebnis haben, dass die Architektur dieser Fabriken über einen langen Zeitraum entwickelt wurde, aber wenige eigene Impulse zur allgemeinen Architekturentwicklung gegeben hat. Waren die frühen, in den 1880er Jahren eingeführten amerikanischen „daylight-factories“, die insbesondere von dem Architekten Albert Kahn (1869-1942) für die Autoindustrie in Detroit eingeführt wurden, für europäische Autofabriken zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch prägend, so scheint vor dem Zweiten Weltkrieg ein zunehmender Einfluss der in Europa entwickelten Architekturmoderne sichtbar zu werden, wie z. B. bei einem Vergleich der Fagus-Werke in Alfeld von Walter Gropius (1911 begonnen, heute Welterbe) mit dem 1935 in Rekordzeit errichteten Opel-Lastwagenwerk in Brandenburg deutlich wird. Unter dem Einfluss des nationalsozialistischen Kunstanspruchs neigten viele Architekten eher zu konservativer Architektursprache. Die Beteiligung der mit der Zeche Zollverein berühmt gewordenen Architekten Fritz Schupp und Martin Kremmer an den 1937 erstellten ersten Entwürfen für das Volkswagenwerk in Wolfsburg führte nicht zu einer modernen oder gar avantgardistischen Gestaltung des Werkes. Die verhalten moderne Fassade des Wolfsburger Werkes ist auch den Dimensionen und der durch den Krieg erforderlichen Sparsamkeit bei der Bauausstattung geschuldet. Schupp und Kremmer hatten schon beim benachbarten Bergwerk Rammelsberg nachgewiesen, dass sie sich durchaus den Forderungen der Nationalsozialisten nach einer landschaftsbezogenen traditionellen Architektur unterzuordnen wussten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde an beide Formensprachen angeknüpft, nämlich einerseits an eher traditionelles Bauen, andererseits erfolgte ein Durchbruch der Moderne. Die Architekten der Automobilfabriken von Opel und Volkswagen waren jetzt angestellte „Werksarchitekten“, sie blieben bis auf die Ausnahme von Robert Otto bei Volkswagen anonym. Die Architekturformen des Industriebaus wurden immer weiter vereinfacht, so dass sie quasi „wie von selbst“ als Teil der Moderne erscheinen. Interessant bleibt, dass die noch aus dem Ende des 19. Jahrhunderts stammenden Ziegelverkleidungen bis nach 1960 bei Opel und bei Volkswagen als Gestaltungselement überlebten. Herausragende neue Architekturen oder die Beteiligung bedeutender zeitgenössischer Architekten waren bei den reinen Fabrikbauten bis in die neunziger Jahre nicht mehr zu verzeichnen, die Bauten wurden zunehmend „gesichtsloser“.

In dieser Hinsicht gehören die Bauten von Opel in Bochum allgemein zwar nicht zu den herausragenden architektonischen und künstlerischen Werken. Im Kontext der Bauten der 1960er Jahre sind sie aber als solide, funktionale und qualitativ gut ausgeführte Großbauten anzuerkennen und haben damit einen Beitrag zur Entwicklung der Architektur und in der Architekturgeschichte geleistet. Da die Zahl solch qualitativer Bauten ihrer Zeit gering und ihr Bestand in großem Umfang gefährdet oder bereits zerstört ist, kommt ihnen eine besondere Bedeutung zu.

In diesem Kontext ist das hier in Rede stehende Verwaltungsgebäude des Opel-Werkes I ein

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 704

Seite: 6

gutes Beispiel für die Entwicklung der Architekturgeschichte der 1960er Jahre, einer Zeit, in der die Verbindung von Moderne und Rationalität möglicherweise ihre extremste Ausprägung fand. Die nahezu „gestaltungslose“ Architektur ist hier nicht Ausdruck unterlassenen Formwillens, sondern entspricht dem Kredo der zeitgenössischen Optimierung und Vereinfachung, das nicht nur diese Fabrik und das Wirken ihrer anonym gebliebenen Architekten und Ingenieure prägte. Insofern besteht weiteres Interesse an der Erforschung dieser bisher vernachlässigten Architekturentwicklung.

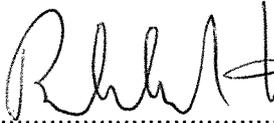
Gleiches gilt auch für die Acetylen-Erzeugung, die nahezu vollkommen dieselben Prinzipien, hier aber für die eigentlichen Produktionsgebäude angewandt, dokumentiert. Im Gegensatz zu den vielfach veränderten Werkshallen auf dem Fabrikgelände haben sich hier, quasi in einer Nische, alle Architektur- und Konstruktionsprinzipien der Bauzeit von 1961 erhalten. Das Gebäude kann die hierbei verwendeten Elemente wie Stahlskelett, Backsteinverkleidung und Stahlfenster nachweisen, genauso wie in ihm der Nachweis der universellen Verwendbarkeit der aufgestellten Gestaltungsprinzipien gelungen ist. Modellhaft dokumentiert dieses vergleichsweise kleine Objekt nahezu vollständig den Anspruch und die Ausformung der Baukultur dieser Zeit. Seine Entsprechung findet es nur in Gebäuden aus ähnlicher Zeit am Stammsitz der Firma Opel in Rüsselsheim.

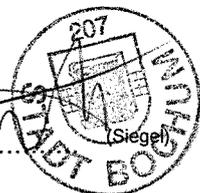
Für eine Erhaltung und Nutzung insbesondere des Verwaltungsgebäudes sind ferner städtebauliche Gründe zu nennen. Die axiale Anordnung von zentralem Haupteingang, vorgelagerter Grünfläche und dem Verwaltungsgebäude mit mittiger halbrunder Ausstellungshalle vermittelt trotz des Verlustes der an den Seiten einst angelagerten beziehungsweise dahinter sich erstreckenden großflächigen Produktionshallen immer noch einen Eindruck der einstigen Werksansicht, die lediglich wegen der topographischen Gegebenheiten nicht ganz die beabsichtigte Monumentalität erreichte. Diese wurde - typisch für die Entstehungszeit - einst nicht durch besondere architektonische Gestaltung erreicht, sondern allein durch Volumen und Anordnung der Gebäude. Das Verwaltungsgebäude legt hiervon auch heute noch Zeugnis ab. Durch seine Lage, Größe und Gestaltung kennzeichnet es damit die Örtlichkeit in unverwechselbarer Weise. Seine Erhaltung und Nutzung dient der Bewahrung dieses überlieferten, historischen Zustandes.

Datum der Eintragung: 24. Februar 2017

STADT BOCHUM

Der Oberbürgermeister
Im Auftrage


.....
Burkhard Huhn



DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 704

Seite: 8

LAGEPLAN:

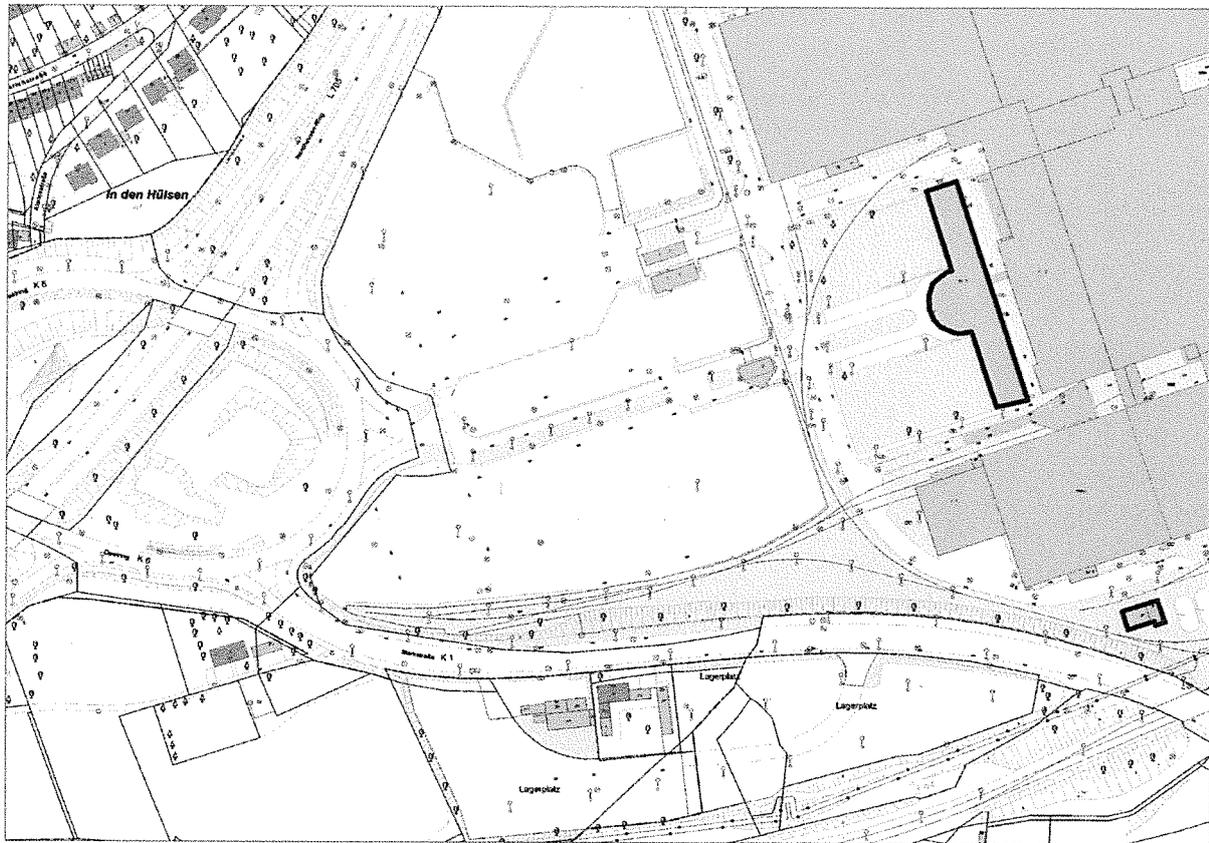


Abb. 1: Lageplan, Abgrenzung des Baudenkmals

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 704

Seite: 9

FOTOS:



Opel Werk I, Verwaltungsgebäude

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 704

Seite: 10



Ausstellungshalle. Blick nach Osten auf die Treppenanlage.

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 704

Seite: 11



Acetylen-Erzeugung. Ansicht von Nordosten.