

Brücken im Neuen Emschertal

A 2009

Im wirtschaftlich zusammenbrechenden Ruhrgebiet wurde in den 1980er Jahren das Thema Strukturwandel ausgegeben. Seither denken viele Menschen, dies sei einzigartig. Ein Irrtum. Das Ruhrgebiet ist seit eh und je ein Terrain des Strukturwandels: in Wellen der Industrialisierung. Seit 20 Jahren wandelt es sich zur Kultur-Region.

Strukturwandel gibt es jedoch nicht im Ruhrgebiet, sondern in allen Bereichen der Bundesrepublik. Im Ruhrgebiet war der Strukturwandel stets dramatisch, manchmal sogar katastrophisch. Daher irritierte er seit jeher am meisten – und so konnte man bundesweit seine eigenen Ängste zur Entlastung auf das Ruhrgebiet projizieren.

In den 1980er Jahren beschäftigte viele Menschen der Verfall der gigantischen Industrien, von denen sie noch kurz zuvor beeindruckt waren - in einer Mischung von angst-einflößend und hochgeachtet. Wie überall ist der Strukturwandel verbunden mit einer aufregenden Ambivalenz der Gefühle: Untergang, Verlust, soziale Ungerechtigkeit, von Schuldzuweisungen, von einer Flut unterschiedlicher Zukunfts-Verheißungen, die zu glauben schwer fällt, weil sie offenkundig von Werbung durchsetzt sind. Auf der anderen Seite entstand bei einer Minderheit von Menschen das Gefühl, dass es nun viel zu tun gibt, und eine Euphorie, daß Chancen entstanden sind für manches, was bis dahin ausgelassen wurde.

Als produktives Symbol dafür kann man die Internationale Bauausstellung Emscher Park (1989-1999), abgekürzt IBA, lesen. Sie bestimmte ein Jahrzehnt. Heute gilt sie als das Fundament der dezentralen Metropole Ruhr. Ihre 120 Projekte schufen eine veränderte Mentalität schufen. Symbol dafür ist die Kultur, die sie für das Thema Brücke entwickelte.

Rückblende. Jahrhundertlang war die Brücke eine Seltenheit. Manche Orte, die sich mühsam einen Übergang über ein Gewässer gebaut hatten, benannten sich stolz nach ihr und dem Fluß, den die Brücke überschreitbar machte. Brücken wurden bestaunt. Um Brücken spielten sich dramatische Geschichten ab. Es entstanden Mythen. Später wurden viele Brücken mit einem intensivierten Blick als Baudenkmäler angesehen und durch Denkmalschutz bewahrt. Wissenschaftler (Erich Maschke, Martin Warnke) schrieben zur Soziologie von Brücken: Als öffentliche Infrastruktur gab es dafür Verantwortlichkeiten, Diskussionen, Fragen der Finanz-Beteiligung, der Macht. Herrscher und Gemeinwesen repräsentierten mit Brücken. Funktional zogen Brücken Transport-Wege und Handel an. Sie verbesserten Absatz-Chancen. Damit standen sie für Einkommen und Wohlfahrt.

Die Technik des Brückenbaues bestand im Wesen darin, dass sie - im antiken Sinn des Wortes – die Natur durch Kunstfertigkeit überlistete. Für das Privileg, eine schwierige Situation bequem überwinden zu können Reisende und Transporteure bezahlen: Brückengeld oder Brücken-Zoll – zur Finanzierung und als Gewinn.

Die Gewalt des unberechenbaren Wassers gefährdete die Brücken. Sie nagte an den Pfeilern - bei langem Regen, Schneeschmelze oder plötzlichem Gewitter. Die Macht der Natur brachte manche Brücke zum Einstürzen: eine Katastrophe. Daher wird die Statik im Brückenbau bis heute als etwas Unheimliches empfunden – mit einer Mischung von Angst und Bewunderung.

Immer schon wurden Brücken als Wunderwerke der Technik angesehen: bisweilen gefürchtet, bisweilen gefeiert. Vielen wurde die dämonische Fähigkeit des Teufels zugeschrieben – und so gibt es in Europa unzählige „Teufelsbrücken“, mit aufregenden Geschichten.

Zu den Wunderwerken des Hochmutes gegenüber der gewaltigen Natur wurden schon antik-römische Brücken gezählt, wie sie zum Beispiel das Militär in Köln über den Strom gebaut hatte. Brücken bemächtigen sich des scheinbar unbetretbaren Raumes – und machen

darüber hinaus weiteren Raum erschließbar. Sie bedeuten Herrschaft über Räume, indem sie Distanzen unterschiedlicher Art zugänglich und damit beherrschbar machen.

Die Industrie-Epoche vermehrte die Reichweiten des Überspannens von Räumen – nicht nur von Gebäuden, sondern auch von Brücken: mit den neuen Materialien des Gusseisens und des Stahls. Im 19. Jahrhundert ließ die Kunstfertigkeit des Schmiedens von Ketten eine vielbewunderte Statik des Hängens an hohen Pylonen entstehen: Es gelang, unglaublich weite Brücken zu konstruieren – zum Erstaunen der Menschheit. Manche wurden neue Wahrzeichen von Städten. Auf dem Kontinent zerstörte der Zweite Weltkrieg diese Hängebrücken. Sie wurden durch funktional simple Konstruktionen ersetzt.

Der Massenverkehr durch Automobile erzeugte eine Unmenge von Brücken. Ihre rein funktionale Technik in Stahl und Spannbeton und ihre Massenhaftigkeit führten dazu, dass die Brücke zur Selbstverständlichkeit wurde – und damit banal. Sie hat nahezu keinen sinnlich anschaulichen Charakter und wird daher kaum wahrgenommen: Die Ereignishaftigkeit der Brücke ist verschwunden. Der Mythos der Brücke blieb meist nur mit Großfotos aus anderen Ländern und durch Beispiele der Denkmalpflege bewahrt.

In der dichten industriellen Stadt-Landschaft Ruhr entstand in zwei Jahrhunderten eine Fülle von Brücken für Eisenbahnen, Straßen, Fußgänger: über Gewässer, auch hoch über Industrie-Anlagen hinweg, manchmal sogar eine Brücke über der anderen.

Der Bruch des Strukturwandels eröffnete neue Chancen. Ein Planer veränderte viele Parameter: Karl Ganser. Als Geograph besaß er einen interdisziplinären Horizont, hatte sich im Blick auf Zusammenhänge trainiert. Mit einem Denken, wie es seit 1907 der Werkbund entwickelte, versuchte er, sowohl den alltäglichen Nutzen zu erweitern wie ihn mit Schönheit zu verbinden. Nicht als Stil, sondern psychologisch: In seinen Projekten entdeckte er die Chancen für Mehrwerte.

Dafür erarbeitete er, zusammen mit seinem einzigartig außerordentlichen Städtebauminister Christoph Zöpel und im Gespräch mit einem Netz vorzüglicher Leute eine Entwicklungsstruktur für das zusammengesackte Ruhrgebiet: weltweit einzigartig rund 120 Projekte – immens an Gedanken-Reichtum, dann an staunenswerter Organisation und schließlich an Durchsetzung. Die neue Fassung der Metropole Ruhr lebt über die IBA hinaus von dieser Tätigkeit.

Vieles dient zunächst dazu, um der gebeutelten Region eine Identität zu geben. Der psychologisch an die Menschen denkende Karl Ganser betonte stets, dass man ohne Identität keine Modernisierung betreiben kann, weil die Menschen, wenn sie keinen Halt durch Identität haben, keine Souveränität besitzen, Neues aufzunehmen und gut zu integrieren. Für diese Identität steht nun eine in Europa einzigartige Kette von Industrie-Denkmalen.

Das größte Projekt ist die Umwandlung der industrialisierten Emscher, die die Abwässer der Region in ihr Betonbett aufgenommen hatte, – ein Unternehmen von zwei Generationen. Hier finden über die IBA hinaus wichtige Innovationen statt. Der Blick geht auch seitlich über die Ufer des Flusses hinaus – mit einer umfangreichen Landschafts-Entwicklung. Darin eingebettet ist eine Kette von Halden aus Gestein, das mit der Kohle nach Übertage kam. Die IBA gab vielen dieser Hügel eine Gestalt und krönte sie oft mit Kunst, die Zeichen setzte.

An der Stelle einer zersiedelten und von Industrie gefüllten Landschaft entsteht nun als Rückgrat der Region der Landschafts-Park. Dazu gehören die Terrains des Industriewald-Projektes: Natur, die sich auf Brachen neu und anders entfaltet - teilweise durchsetzt mit Skulpturen als Erinnerungs-Spuren der Industrie-Epoche.

Diese Landschaft ist nicht Meer und nicht Alpen, aber voller spannender Gegensätze. Zur Erschließung entwickelte die IBA ein umfangreiches Wander- und Radwege-Netz. Sofort wurde es eine Erfolgsgeschichte.

Zur Intensivierung dieser Wege entstand eine Kette überraschender Brücken. Wir können sie als Symbol für den gewaltigen Prozeß lesen, eine Kultur-Region zu entwickeln. Brücken für Fußgänger und Radfahrer bieten leichter und mehr Chancen zur Gestaltung. Sie

erschließen sich auch besser für die Wahrnehmung, wenn die Geschwindigkeit nicht das einzige Kriterium für den Bau ist.

Die Ouvertüre für dieses Programm ist der Nordstern-Park in Gelsenkirchen. Auf der „Insel im Ruhrgebiet“ zwischen den beiden Gewässern der Emscher und dem Rhein-Herne-Kanal entstand ein Museum an Brücken, - insgesamt sieben, in vielen Variationen.

Stefan Polonyi gestaltete sie. Er ist der Poet unter den Brücken-Konstrukteuren. Sein Thema stammt aus der Region. Das Labyrinth der Rohr-Leitungen regte ihn an, aus Rohren Brücken entstehen zu lassen: hohe Bögen, mit Überschneidungen, auch Schlangen, die über die Erde kriechen und sich in die Höhe schwingen. Dies geschieht geradezu musikalisch – in Melodie und Rhythmus. Und bildhauerisch im Raum.

Ein weiterer großartiger Konstrukteur ist Jörg Schlaich (in Zusammenarbeit mit ### Begermann). Er gestaltet Brücken als Abenteuer. Die Möglichkeiten der Statik werden aufs Äußerste herausgefordert – bis an die Grenzen getrieben. Die Ripshorster Brücke in Oberhausen läuft hoch über dem Kanal in einem eleganten und dynamischen Bogen, sie scheint von einer imaginären Gewalt exzentrisch gestresst zu sein und zu schweben.

Diese Abenteuerlichkeit seiner Brücken-Gestaltung erreicht ihren Höhepunkt im Westpark von Bochum, einem umgewandelten Industrie-Gelände. In dem dramatischen Terrain entstand eine dramatische Brücke: aufgehängt an zwei Pylonen, die fast imaginär wie dünne Nadeln erscheinen, schwingt der Brückensteg sich in mehreren eleganten Kurven weit durch den Raum.

Im Innenhafen in Duisburg entwarf Jörg Schlaich ein weiteres Kunststück: eine Zugbrücke, die sich wie zu einem Katzenbuckel in die Höhe heben kann.

Das Thema der Brücken in der Metropole Ruhr fasste der Kurator Peter Pachnicke anschaulich zusammen: in einer einzigartigen Ausstellung und einem hervorragend gestalteten Katalog - unter den literarischen Stichworten „leicht und weit“. Das Museum, die Ludwig Galerie in Oberhausen, integrierte sich in die IBA und übernahm damit Verantwortung für die Region: mit dem Engagement und dem Blick des Fotografen Thomas Wolf schuf es ein Gesamtbild zum Thema Brücke und zugleich eine Ebene der intelligenten Verarbeitung.

Im Rahmen einer Vortragsreihe erinnerte Jörg Schlaich an den IBA-Gedanken: Alles, was in Zukunft nötig ist, besser zu gestalten. Sein Aufruf: Die Region darf keine banale Brücke mehr bauen! Der Autor brachte den Oberbürgermeister von Oberhausen, Klaus Wehling dazu, dies Ernst zu nehmen und konkret zu werden: Weil die Ripshorster Brücke über die Köln-Mindener-Eisenbahnlinie auffällig war, durfte Stefan Polonyi nach seiner Brücke über die städtische Hauptachse nun eine weitere sehr schöne Rohrschlangen-Brücke gestalten.

Mit ihr wies Stefan Polonyi auch nach: Das Schöne muß nicht teurer sein als das Banale. Seine Brücke kostete trotz Teuerung der Stahlpreise weniger.

Es wird vor allem im Generationen-Projekt der Umwandlung der Emscher noch viele Gelegenheiten geben, den Ruhm der Metropole Ruhr als „Landschaft der Brücken“ zu erweitern.

Aus der Metropole Ruhr stammen die Impulse, die nun höhere Anforderungen an die Gestaltung von Brücken stellen. Auch dadurch wurde die geplante Banalität an der Elbe zum Skandal und kostet Dresden den Titel Weltkulturerbe. Im Oberrhein-Tal versuchen Karl Ganser und Jörg Schlaich, die Bahn AG zu überzeugen, über einer neuen ICE-Strecke statt Übergängen mit landschaftszerstörenden Dämmen elegant gestaltete durchsichtige filigrane Konstruktionen zu bauen.

Die Brücke als öffentliche Infrastruktur soll mehr sein als ein unmerklicher oder störender Übergang. Die IBA-Brücken setzten neue Maßstäbe – mit einem hoch intelligenten Einfallsreichtum. Chance für jede Landschaft: Brücke als anreichernde Szenerie, als Gestalt der Phantasie, als Abenteuer, als „Gedicht“. Sie weckt Assoziationen: an den Baukasten des

Kindes. An Situationen. An Theater. Die Doppelbogen-Brücke von Polonyi wurde Wahrzeichen von Ruhr. Konstruktion als Poetik.

Ein weiterer Höhepunkt entsteht in Oberhausen an der „Insel“, dem Zukunfts-Projekt der Metropole Ruhr. Zwischen dem Kaisergarten-Park, in dem der einzige Rest der alten gewundenen Emscher aufbewahrt ist, und dem Sport-Park auf der „Insel“ errichten Tobias Rehberger und Mike Schlaich über dem Kanal eine Brücke: den farbigen Steg umhüllt eine Rohrspirale – rhythmisch und reich an Variationen. Das Schreiten durch den Raum ist ein psychologisch wirksames Ereignis.

Literatur:

Joachim von Königslöw, Brücken – Mysterien des Übergangs. Stuttgart/Berlin 2004.

Roland Günter, Im Tal der Könige. Ein Handbuch zum Reisen an Emscher, Rhein und Ruhr. Essen 4. erweiterte Auflage 2000.

Bernhard Mensch/Peter Pachnicke (Hg.), leicht und weit. Brücken im Neuen Emschertal. Fotografien von Thomas Wolf mit einem kulturhistorischen Essay von Roland Günter. (Ludwig Galerie im Schloß) Oberhausen 2005.

Der Traum von der Insel im Ruhrgebiet. Eine konkrete Utopie für die Kulturhauptstadt 2010. Schriften-Reihe des Deutschen Werkbund Nordrhein-Westfalen “Einmischen und Mitgestalten” Band 8. (Klartext-Verlag) Essen 2008.