

# Die Reparatur des Ruhrgebietes : Emscher Park : im Ruhrgebiet wird aus dem "Kohlenpott" ein "Landschaftspark"

Autor(en): **Gantenbein, Köbi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **6 (1993)**

Heft 8

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119805>

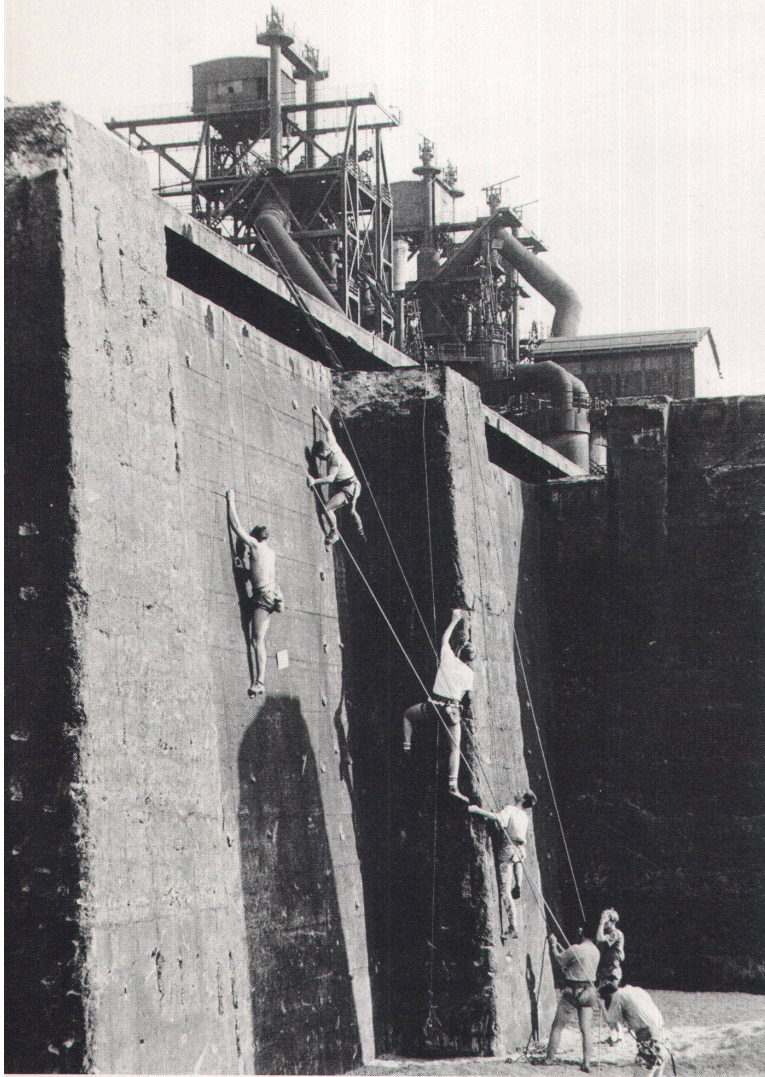
## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

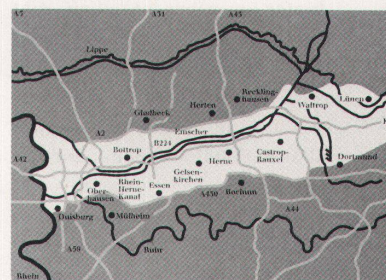




Bilder: Manfred Vollmer

In Duisburg-Nord wird aus dem Stahlwerk eine Freizeitanlage als Teil eines Landschaftsparks (links)

Die Emscher Region: 75 Kilometer lang, 15 Kilometer breit, ein Landstreifen für 16 Städte und 2 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner (rechts)



Emscher ist das Mahnmal der Industrialisierung. Mit acht Milliarden Mark soll sie saniert werden. Die stinkende Emscher steht denn auch für ein wichtiges Argument in der angelaufenen Modernisierung des Ruhrgebietes: Reparatur von ökologischen Schäden, Beseitigung von alten Lasten im Gewässer und in den Böden.

**Idylle**

Die Bilder vom rauchenden, russigen Ruhrgebiet sind Mythen im Schweizerkopf. Die grosse Zeit der Kohlegruben ist vorbei: Die Erde ist ausgekohlt. Die Stahlkocher sind gefährdet. Stahlschloten gibt es nur noch in Duisburg und Dortmund und auch da bald nur noch an einem der beiden Orte. Dem Reisenden fällt denn auch, wenn er nicht gerade auf einer Brücke über der Emscher steht, die geschundene Erde gar nicht so auf. Er wundert sich vielmehr über den unabhängigen und dichten Autoverkehr. Orientieren kann er sich nur schwer. Gasometer und einzelne Kühltürme sind Landmarken, Eisenbahntrassen, Starkstromlei-

# Die Reparatur des Ruhrgebietes

Das Bedürfnis, Landschaft zu reparieren, ist im Ruhrgebiet schon seit Jahren zu spüren. Die von der Industrie geschundene Gegend soll gesunden. Dafür hat man ein Zauberwort erfunden. Es heisst «Landschaftspark» und steht für die Idee, dass sich in sanierten Landschaften neue Unternehmen ansiedeln und neue Gesellschaftsstrukturen entwickeln können. Motor und Träger der Idee: Die Internationale Bauausstellung, kurz die «IBA Emscher Park».

«Emscher Park» soll die einst erblühende Landschaft nach dem Fluss Emscher heissen, der von Osten nach Westen durch das Ruhrgebiet fliesst. Fluss ist eigentlich das falsche Wort. Die Emscher ist ein Kanal. Stinkend wälzt sich das Abwasser von über zwei Millionen Leuten und einer nach wie vor vielseitigen Industrie quer durch die am dichtesten besiedelte Gegend Europas. Der Schweizer schreit auf und stammelt «Gewässerschutzgesetz» und «Kanalisati-

on». Der Ruhrgebietskundige klärt ihn auf. Wir sind in einer Gegend, in der seit über hundert Jahren Kohle abgebaut wird. Unter der Erde gibt es ein siebenhundert Kilometer langes Schachtsystem. Kein Grundwasserspiegel stimmt mehr. Die ganze Region würde ohne ständig arbeitende Wasserpumpen absaufen. Wegen der Bergbrüche war es im Ruhrgebiet lange Zeit unmöglich, die Kanalisation unterirdisch zu führen, so fliesst der Dreck halt über Tag. Die

Die Hochöfen sind erloschen - aus dem Stahlwerk von Duisburg wird das Zentrum eines Landschaftsparks



tungen und vor allem Autobahnen sind Leitlinien in einer zerhackten Landschaft. Dazwischen gibt es üppig wucherndes Grün. Oft wandert man durch Idyllen mit auffällig vielfältigen Pflanzen und allenthalben kleinem Getier. Und man wundert sich, wie schnell die Natur Räume, aus der sie vertrieben wurde, zurückerobert. Man stellt sich eine fröhlich wuchernde Natur der Zukunft vor und fragt: Was sollen da Reparaturkonzepte von Landschaftsplanern und Gärtnern?

### Modernisierung

So eine Frage stellen heisst, an der IBA Emscher Park zweifeln. Jeder Planer weist das Machenlassen als unverantwortliche Vorstellung von sich. Die Vorgänge hier im Ruhrgebiet nenne man Desindustrialisierung. Es ist ein tiefgreifender sozialer und kultureller Wandel, in einer Gegend, die einst von Grossindustrie geprägt war. Die Zwischenbilanz heisst, dass bis zu 15 Prozent der arbeitswilligen Bevölkerung arbeitslos sind. Schwergewichtig trifft es Jugendliche. Die starke Besiedelung, die ausgeform-

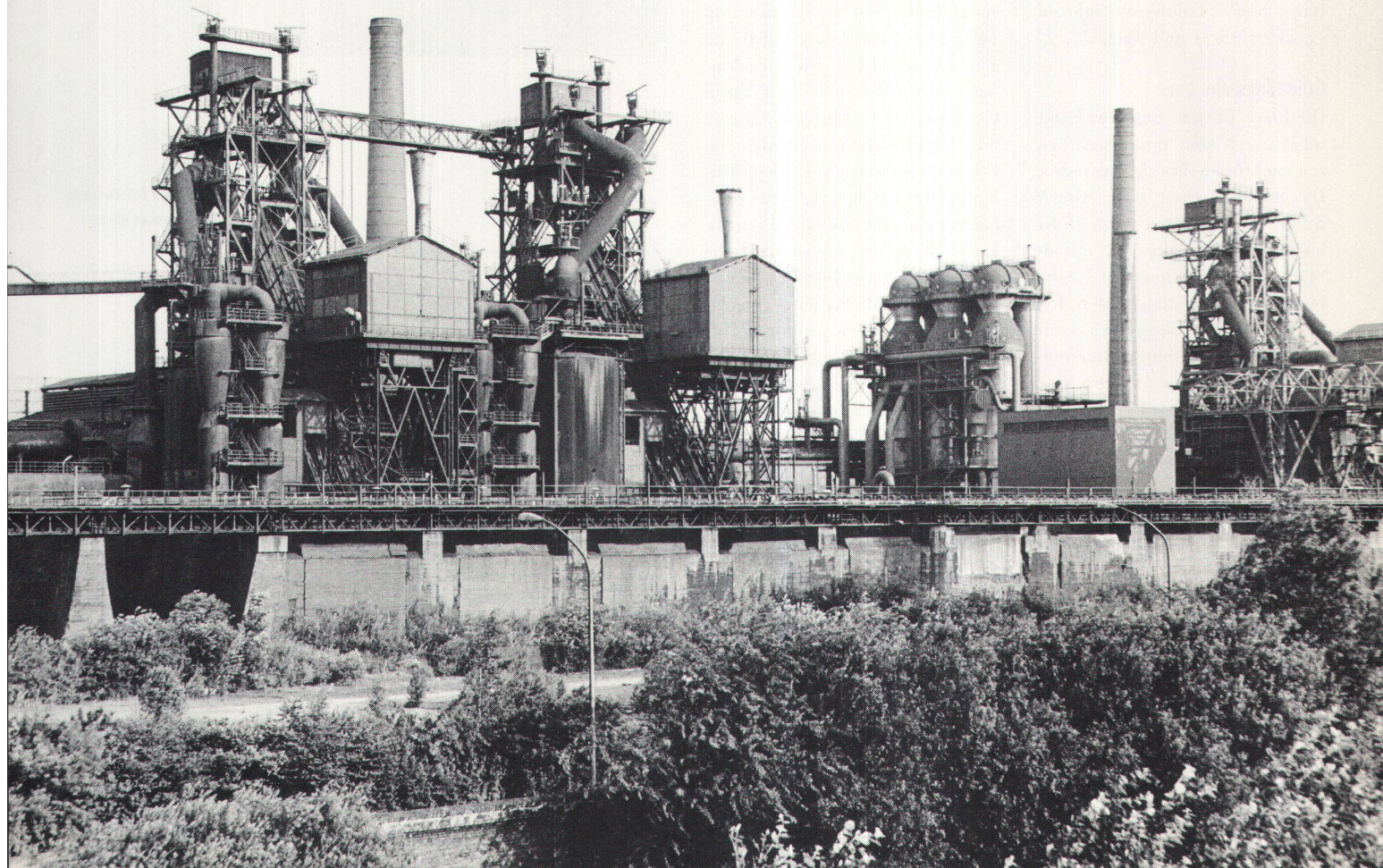
te zwischenstädtische Region, das komplizierte Fundament aus unterirdischen Schachtsystemen funktioniert nur dank handfestem politischem, planerischem und baulichem Eingriff. Wir sind in einer Gegend, in der ausserordentlich handfest Natur überformt worden ist. Da ist die Vorstellung, dass Natur weiterhin geformt werden muss, naheliegend. Und so entstand, als der fürs Bauen und Planen zuständige Minister des deutschen Bundeslandes Nordrhein-Westfalen mit seinem Staatssekretär durchs schöne Ruhrgebiet wanderte, die Idee, eine Internationale Bauausstellung (IBA) als Entwicklungsmotor einzurichten. Man reiht sich damit in deutsche Tradition ein, beginnend in der Werkbund-Siedlung in Stuttgart-Weissenhof und endend in Berlin. Nur: Diesmal geht es nicht um Häuser oder Siedlungen, sondern um eine Landschaft. Die IBA Emscher Park ist 1988 als Tochtergesellschaft des Landes gegründet worden. Sie soll während zehn Jahren wirken. Der mit seinem Minister wandernde Staatssekretär Karl

Ganser ist heute IBA Direktor. Er hat zusammen mit seinen Gremien 400 Vorschläge nach den Kriterien «ökologische Verträglichkeit» und «architektonische Qualität» geprüft und bisher 80 als IBA würdig ausgesucht. Von der Parkanlage, über Wasserlaufsanierungen bis hin zu Siedlungsreparatur und Neubau finden wir die ganze Palette aktueller Themen. Gruppirt sind sie um einen Kern: die Entwicklung der nachindustriellen Landschaft. Das heisst zum Beispiel, dass aus alten Zechenanlagen Gelände und Räume für Büros und Kultureinrichtungen entstehen. Oder es heisst, dass aus Kohlenhalden Landmarken und Parklandschaften für die mit Grünanlagen wenig verwöhnte Bevölkerung werden. Oder es heisst, dass ausgebeutete, alte Industriestandorte so aufbereitet werden, dass sie für neue Unternehmen interessant werden, damit diese dann die dringend nötigen, neuen Arbeitsplätze schaffen. Oder es heisst, dass heruntergekommene Siedlungen so renoviert werden, dass die Mieter auch nach der Sanierung die Miete bezahlen

können. Bei allen Vorhaben ist die IBA nicht Bauherr, sondern Moderator und Ideologiezentrale. Bauherren sind oft Gemeinden, Genossenschaften oder auf den Industriebrachen das Land, das in kluger Voraussicht einen Fonds geäufnet und die Brachen von der Industrie übernommen hat. So sind die meisten Vorhaben der Spekulation entzogen.

### Territorium bereit

Nun tönt das alles einsichtig. Nur, kümmern sich die umworbenen Investoren um solche Pläne oder gehen sie lieber nach Frankfurt, weil es dort viele Museen auf einem Haufen gibt und Banken noch dazu? Karl Ganser wehrt sich dagegen, dass gesellschaftliche Probleme unbesehen den Planern und Architekten übergeben werden. «Die IBA will nichts anderes als einen ohnehin passierenden Wandel positiv beeinflussen. Wir wollen weniger ökologische Fehler machen als bisher und mehr ästhetische Qualität realisieren. Mit Wettbewerben zum Beispiel. Zurzeit haben wir den grossen Teil der





Flächen hergerichtet, das heisst kartiert, biologisch saniert, umgeschichtet oder versiegelt, je nachdem. Jetzt gehen wir daran, diese Gebiete zu vermarkten. Dabei ist unser grosses Problem die schlechte Konjunktur.» Ganser unterscheidet ein erstes von einem zweiten Argument. Er glaubt nach wie vor daran, dass sich in restrukturierter Landschaft eine Mischung von Betrieben mit überdurchschnittlicher Wertschöpfung ansiedeln lassen. In einer Region mit einem Industrieanteil von nach wie vor 50 Prozent sind das vorab Dienstleistungsfirmen. Das zweite Argument relativiert seinen Optimismus: «Um die Arbeitslosigkeit zu mildern, nützt weder Planung noch Architektur viel. Das geht nur, wenn die immer knapper werdende Arbeit gerechter verteilt wird.» Was haben IBA-Vorhaben bisher unmittelbar erreicht? Ganser verweist darauf, dass die IBA das nach wie vor schlechte Ansehen des Ruhrgebietes aufpoliert. Er freut sich über eine Reihe herausragender Planungs- und Architekturprojekte und lobt die «Qualifizierung» von Langzeitarbeitslosen in IBA-Bau- und Landschaftsprojekten oder andersherum: Aus Stahlarbeitern wurden Gärtner, Bau- und Planungsspezialisten, Fremdenführer und Wirte.

### Grün längs und quer

Die Pläne für den Emscher Landschaftspark sind mittlerweile gezeichnet und politisch abgesegnet. Das gesamte Gebiet ist ein etwa 75 Kilometer langer und 10 bis 15 Kilometer breiter Streifen mit 16 Städten von Duisburg im Westen bis Kamen im Osten. Mitten drin liegen Städte wie Oberhausen, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Bottrop und Dortmund. Der Breite nach ist der Streifen in sieben Grünzüge aufgeteilt: Fleckenteppiche, in dem sich stark belastete mit idyllischen Landschaften abwechseln, kreuz und quer durchzogen von Infrastrukturen. Ein Ost-West-Grünzug dagegen fehlt. Mit dem Emscher Landschaftspark soll entlang der Emscher und des Rhein-Herne-Kanals ein Grünstreifen von Westen nach Osten eingerichtet werden. Zusätzlich werden im ganzen Gebiet Freiflächen gesetzlich gesichert und neue Brachgebiete den Freiflächen zugeschla-

gen. Die Waldfläche wird vergrössert, die ökologische Landwirtschaft gefördert. Dem Ost-West Grünzug entlang wird ein Rad- und ein Wanderwegnetz gebaut werden. Alte Industriebauten werden zu Landmarken. Die bereits bestehenden traditionellen Volksparks im Ruhrgebiet werden mit neuen Parkanlagen ergänzt: Sieben neue Landschaftsparks sind im Bau, vier Anlagen in Diskussion. Diese Parks sind oft so angelegt, dass sie die Lächer in den sieben Grünzügen stopfen.

### Park mit Stahlkoloss

Auf einem seit sieben Jahren abgestellten Hochofen, sechzig Meter über Boden, erklärt Jörg Forssmann, zuständig für die Realisierung des Parks Duisburg-Nord, dieses Leitprojekt der IBA. Hier haben die Arbeiter Kohle gefördert und noch bis 1985 für die Firma Thyssen Stahl gekocht. Dann wurde das 200 Hektaren grosse Gelände Objekt eines politischen Kuhhandels. Die Stadt Duisburg brauchte für einen andernorts im Grünen bewilligten Businesspark eine Ausgleichsfläche und fand dafür das aufgelassene Industriegelände. Das war zudem für die mit Grün wenig verwöhnten Bewohner spektakulär: 200 Hektar bis anhin umzäuntes Land konnte in Besitz genommen werden. Die vorgefundene Industriebrache mit ihren Gebäuden und Anlagen, Pflanzen und Tieren sollte so weit wie möglich belassen werden. Etwa 60 Millionen Mark stehen für seine Realisierung bereit. Mit einem sensiblen Konzept hat das süddeutsche Gartenarchitekturbüro Latz und Partner den international eingeladenen Wettbewerb gewonnen. Interessant am Verfahren ist übrigens, dass die eingeladenen Büros sich verpflichten mussten, ihren Entwurf während eines halben Jahres «vor Ort» zusammen mit Behörden und der Bevölkerung zu realisieren. Beim Projekt des Siegers finden wir alte Bekannte: Der Abwasserkanal «Emscher» wird in einen Wasserpark verwandelt. Das Dreckwasser kommt in Röhren unter den Boden, mit einem ausgeklügelten System soll Regenwasser umgewälzt und als sauberer, aber nach wie vor eingedolter Bach durch den Park strömen. Auf den Bahntrassen der verschwundenen

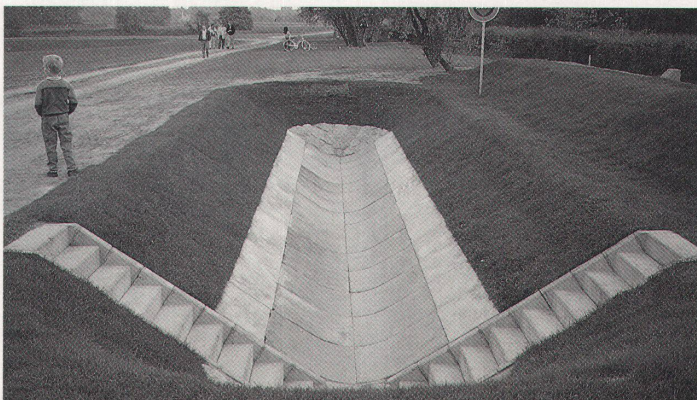


Ein grosses Vorhaben will die Emscher und ihre Zuleitungen, z.B. «Läppkes Mühlbach» bei Essen, sanieren.

Vorher: Der Mühlbach als oberirdischer Abwasserkanal und eingedolte Zuleitung zur Emscher (oben)

Nachher 1: das renaturiert sprudelnde Bächlein mit Stock, Stein und Ufer (Mitte)

Nachher 2: das Denkmal für die Nachkommen – die alte Betonrinne (unten)





Industrie entstehen Promenaden. In den alten Fabrikgebäuden gibt es viel Platz für Kultur. Der Architekt nennt das «Indoor-Garten». Auch die Freiflächen sind in verschiedene Gärten unterteilt. Da finden wir einen Lehr- und Lernbauernhof, Flächen für Schrebergärten und Sportplätze und Freiflächen für die wuchernde Natur, durch die die Duisburger auf einem Wegsystem spazieren können. Der Architekt unterscheidet zwischen Symbol- und Aussichtsgärten. Symbolgärten sollen Erinnerungen wecken, Vergleiche provozieren und zum Lernen anregen. Von den Aussichtsgärten kann etwas betrachtet werden: Birkenwäldchen, Hochofen-Ruinen, (noch) rauchende Industrie, Stadtlandschaft oder die Autobahnen, die den Park säumen.

Jörg Forssmann ist stolz darauf, dass man in Duisburg nicht darauf warten muss, bis ein Minister am Eröffnungstag das Band durchschneidet, damit der Park betreten werden kann. Schon jetzt wird Teil um Teil spontan in Besitz genommen. Die Spaziergänger, Faunisten, Floristen und Historiker haben auf eigene Faust Studien angestellt und Exkursionen unternommen. Die Alpinisten haben sich selber organisiert und an den alten, fünfzehn Meter hohen Betonwänden der Hütte Klettergärten samt Gipfelkreuzen eingerichtet. Den mit Wasser gefüllten Gasometer wollen Taucher benützen. Der gewaltige Fabrikkomplex, der zur Hütte gehört, ist noch im Stadium zwischen Ruine und Rohbau. Da haben bereits viele Konzerte, Theater, Spektakel und Feste stattgefunden. Jörg Forssmann schliesst mit Benutzergruppen einfache Verträge ab und will möglichst vieles laufen lassen. Das Bedürfnis der Leute nach grünen Räumen sei enorm.

Vielfältige Aktivitäten bedeuten jedoch viele Leute, und die bringen wiederum viel Verkehr mit sich. Fragt man nach einem Verkehrskonzept, wird der Planer Forssmann allgemein. Gewiss, der Park müsse ans öffentliche Netz angeschlossen werden. Das sei aber Aufgabe der Stadt, und es gebe auch Gespräche. Tatsache ist, dass wie bei vielen anderen IBA-Projekten «Verkehr» als Problem weitgehend ausgegrenzt wird.

## Ökologisches Dilemma

Sebastian Müller, Wissenschaftler am Institut für Raumplanung an der Universität Dortmund, Politiker der «Grünen» und Mitglied der Gruppe «IBA von unten», die die Projekte der IBA kritisch und «konstruktiv» kommentiert, hält das Verkehrsproblem denn auch für ungelöst. «Eigentlich fällt das ökologische Dilemma des «Landschaftsparks Duisburg Nord» sofort ins Auge: Industrieabfall und Zerstückelung durch raumübergreifende und raumbelastende Verkehrsanlagen.» Müller anerkennt die Qualität der IBA-Ideen, sein Einspruch setzt jedoch bei der Umsetzung an. Ein paar Pärke und renaturierte Bäche genügen nicht, um das Versprechen eines ökologischen Umbaus einzulösen. So hätte seiner Ansicht nach mit mehr Phantasie versucht werden müssen, den Verkehr einzudämmen. Die Autobahnen und Autobahnkreuze am Parkrand könnten beispielsweise jeweils am Sonntag geschlossen werden. Ein flächendeckendes Netz von Solartankstellen wäre zumindest ein Hinweis darauf, dass es den Planern ernst ist mit dem ökologischen Anspruch. So aber bleibe die Sanierung im üblichen gärtnerischen Zugriff stecken und neige dazu, die Ästhetik zu stark zu gewichten.

## Reale Entwicklung

Natürlich ist auch Sebastian Müller klar, dass die IBA nicht ein

Weltrettungsunternehmen sein kann. Er schätzt aber die Ausstrahlung der IBA-Projekte auf die Entwicklung der Emscher Region vorsichtig ein. «Was die IBA fördert, wird in der Fachwelt viel stärker wahrgenommen als in der Bevölkerung. Nicht einmal parlamentarische Debatten in den Städten finden statt. Andererseits entstehen dort, wo es dem internationalen Kapital rentabel erscheint, neue Komplexe, die sich um IBA-Grundsätze nicht kümmern und auch deren Segen und Siegel nicht wollen. In der Stadt Oberhausen zum Beispiel bauen englische Investoren eine riesige, energiefressende Büro- und Konsummaschine mit 20 000 Arbeitsplätzen samt entsprechender Zahl Parkplätze. Und das unmittelbar neben einem IBA-Projekt.»

## Der Bund muss handeln

Karl Ganser, der IBA-Direktor, eloquent und engagiert, reagiert etwas ermattet auf die Frage, wie es die IBA mit dem Verkehrsproblem hat und denkt sich wohl: schon wieder: «Verkehr ist Sache des Landes und der Kommunen. Da beschäftigen sich genug Gremien damit. Und mittlerweile ist ja auch erwiesen, dass auf dieser Ebene wenig gelöst werden kann. Es gibt nur zwei Möglichkeiten: Die Parkplätze reduzieren und die Mineralölsteuer drastisch erhöhen. Letzteres ist Sache des Bundes.» Die IBA hätte wohl die Möglichkeit gehabt, in Se-

minarien und Kongressen zu beklagen, was man wisse. Man wollte sich nicht in etwas, das für aussichtslos gilt, verbeissen und hat so die Finger davon gelassen.

Köbi Gantenbein

## IBA am Radio

Auf meiner letzten Reise in den Emscher Park hat mich Hans-Peter von Däniken begleitet. Er wird eine Radiosendung über den «Emscher Park» realisieren. Sie wird am Freitag, 3. September um 21.00 Uhr in der Passage 2 auf Radio DRS 2 ausgestrahlt und am Sonntag, 12. September, 16.30 Uhr auf DRS 2 wiederholt.

## Lesestoff

Die IBA gibt eine Schriftenreihe heraus, die die Projekte und Veranstaltungen sorgfältig dokumentiert. Vom Hotelführer fürs Ruhrgebiet bis zu planerischen und historischen Studien werden Broschüren publiziert. Eine Zeitschrift gibt kontinuierlich Auskunft über den Stand der Dinge. Auskunft: IBA Emscher Park, Leithestrasse 35, D-4650 Gelsenkirchen. Auch die Kritiker sind aktiv. Sebastian Müller und Klaus M. Schmals haben ein Streitbuch zur IBA herausgegeben. Es heisst «Die Moderne im Park?» Verschiedene Autorinnen und Autoren nehmen die Ideologie und Verfahrensweise der IBA kritisch auseinander. Das Buch ist erhältlich beim Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur Gutenbergstrasse 59, 44139 Dortmund. 0049 /231 14 65 65.

## Übersicht über den Landschaftspark Duisburg-Nord samt gelbem Autobahnkreuz

