

Fraktionen und Ratsgruppe
CDU, Bündnis 90 / Die Grünen & FDP

Fraktion und Ratsgruppe . Rathausstraße 11 . 58095 Hagen

An den
Vorsitzenden des Ausschusses für Stadt-,
Beschäftigungs- und Wirtschaftsentwicklung
Jörg Klepper
- im Hause -

Hagen, 10.10.2023

Moratorium/Eingrenzung des Projekts „Grüne Brücke“ (Ebene2)

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Klepper,

gemäß § 6 (1) der GeschO des Rates vom 08.05.2008 in der Fassung des 8. Nachtrages vom 20.05.2021 beantragen wir genannten Thema einen Tagesordnungspunkt für die kommende Sitzung des SBW am 26.10.2023 und legen dazu folgenden

Beschlussvorschlag vor:

Der Rat der Stadt Hagen möge beschließen:

- 1. Die Verwaltung ist auch weiterhin nicht ermächtigt, bis zur Entscheidung über die Zukunft der Ebene 2 der Altenhagener Brücke, Personal- oder Sachmittel oder sonstige Unterstützung für das rein private Projekt „Grüne Brücke Hagen“ zur Verfügung zu stellen. Es ist bei aller öffentlichen Kommunikation darauf zu achten, dass nicht fälschlicherweise der Eindruck entsteht, die Stadt unterstütze offiziell das Vorhaben in irgendeiner Weise. Diese Haltung ist auch anderen öffentlichen Fördergebern aktiv anzuzeigen.**
- 2. Die Verwaltung wird aufgefordert darzustellen, welche verkehrlichen Folgen eine Sperrung der Ebene 2 nach sich ziehen würde, wenn dadurch auf neue Verkehrsflächen unterhalb der Brücke verzichtet werden müsste.**
- 3. Die Verwaltung wird aufgefordert darzustellen, ob ein Ersatzneubau der sich anschließenden Eisenbahn-Überführung „Eckeseyer Brücke“ überhaupt sinnvoll darstellbar wäre, wenn die Ebene 2 zwar baulich vorhanden wäre, aber nicht mehr für verkehrliche Zwecke genutzt werden dürfte.**

Begründung:

Die Antragsteller freuen sich in der Regel über jedes kreative private Projekt, das dazu geeignet ist, unsere Heimatstadt attraktiver zu machen. Bei dem Projekt „Grüne Brücke“ handelt es sich jedoch lediglich bei der Ideenentwicklung um ein privates Projekt. Tatsächlich denken die Initiatoren aber daran, ein hohes Maß an öffentlichen Mitteln einzusetzen, um das Projekt zu realisieren. Dabei ist es aus Sicht des Steuerzahlers unerheblich, ob dabei Mittel des Bundes, des Landes oder der Kommune einzusetzen sind.

Die wesentliche Aufgabe des Rates der Stadt Hagen besteht darin, die begrenzten finanziellen Mittel und personellen Ressourcen in der Stadt möglichst effektiv für die Entwicklung der ganzen Stadt einzusetzen. Als abstraktes strategisches Ziel muss im Vordergrund immer eine Verbesserung der Lebensqualität der Menschen in der Stadt stehen. Dazu gehören Investitionen in Infrastruktur ebenso wie auch die Einrichtung und Unterhaltung von soziokulturellen Projekten.

Theoretisch könnte dazu auch das Projekt „Grüne Brücke“ gehören, wenn es realistisch betrachtet einen ebenso signifikanten Beitrag für die Verbesserung der Lebensumstände in dieser Stadt leistet, wie es absehbar Kosten verursachen wird. Wichtigste Voraussetzung hierfür wäre, dass das Projekt überhaupt erst einmal realisierbar erscheint. Und das scheint aus verschiedenen Gründen eher unwahrscheinlich.

Bausünde bleibt Bausünde

Richtig ist, dass die Ebene 2 nach ihrer Vollendung immer wieder als „Bausünde“ bezeichnet wird. *„Die Brücke ist das gebaute Beispiel einer Brücke des Leitziels der autogerechten Stadt. Sie würde heute nicht mehr gebaut.“* Mit diesen Worten zitiert Mike Fiebig im April 2022 selbst den ehemaligen Stadtbaurat Johann Dieckmann.¹

Erschwerend kommt zu ihrer optisch bedrängenden Wirkung die tatsächliche Bedrängung von mehrgeschossigen Wohnhäusern: *„Die Brücke führt teilweise nur 1,5 Meter an Wohnungen vorbei. Auf Grund ihrer verkehrlichen Funktion haben wir sie stehen lassen“*, erläuterte (Baudezernent Thomas) Grothe das Fortbestehen von einer der größten Bausünden auf Hagener Gebiet bis zum Jahr 2008.“²

Verlängert hat die Lebensdauer des innerstädtischen Schandflecks ein Kunstprojekt. Die Künstlerinnen Milica Reinhart und Marjan Verkerk riefen im Rahmen des Kulturhauptstadtjahres RUHR.2010 das Projekt "Sehnsucht nach Ebene 2" ins Leben. Auf Basis der Angaben von Migrantinnen und Migranten im Stadtteil Altenhagen gestalteten beide die Brücke farbig. Darüber hinaus wurde die Brücke im Jahr 2010 zum Austragungsort zahlreicher soziokultureller Veranstaltungen.³ Das Projekt stellte laut dem damaligen Stadtbaurat Thomas Grothe eine "Alternative zum Abriss" dar.⁴ Das rehabilitierte zwar nicht das Bauwerk, machte es allerdings zur „Leinwand“ eines von Bund und Land geförderten Kunstprojekts. Doch schon damals flossen in dieses Projekt auch erhebliche städtische Mittel. Sie waren nötig, um die regulär geplante Betonsanierung vorzuziehen. Dazu kamen Kosten für die Beleuchtung der Brücke. Sie wurden nach dem Ende der RUHR.2010-Veranstaltungen an den städtischen Energieversorger mark-e ausgelagert.

Inzwischen sind weitere 13 Jahre vergangen, in denen sich die verkehrspolitische und technische Betrachtung der Brücke weiterentwickelt verändert hat.

¹ siehe Mike Fiebig: „Stadtplanung: Hagens große Bausünden: Die großen Fehler der Vergangenheit“, aufgerufen unter <https://www.wp.de/staedte/hagen/hagens-bausuenden-die-grossen-fehler-der-vergangenheit-id235041255.html>, Essen/Hagen, Stand: 10.04.2022, 07:00 Uhr (Paywall).

² siehe Christian Rasche: „Große Bausünde hat Sehnsucht nach Ebene 2 Künstler präsentieren Kunstprojekt auf Messe der Blesel GmbH“, aufgerufen unter <https://www.wp.de/staedte/hagen/grosse-bausuende-hat-sehnsucht-nach-ebene-2-kuenstler-praesentieren-kunstprojekt-auf-messe-der-blesel-gmbh-id997567.html>, Essen/Hohenlimburg, Stand: 29.08.2008, 17:46 Uhr.

³ siehe dazu Kulturbüro der Stadt Hagen: „4. Evaluationsbericht: Interkulturelle Kulturarbeit in Hagen 2010, Dokument undatiert.

⁴ siehe ebenda.

Im Jahr 2016 wurde deutlich, dass die aus den 1960er Jahren stammende Hochbrücke – wie viele andere Spannbeton-Brücken im Bundes- und Stadtgebiet – potenziell von der so genannten „Spannungsrissskorrosion“ bedroht ist.⁵ Anfangs vermuteten die Gutachter, dass zwei von 15 Feldern „kein ausreichendes Ankündigungsverhalten auf(weisen)“. Zusätzlich erschwert jedoch die „damals aufgebrachte technische Beschichtung, auf der das Kunstwerk „Sehnsucht nach Ebene II“ angebracht wurde“ die „Risikobeobachtung“, weil die Beschichtung „rissüberbrückend wirkt“.⁶ Im Klartext: Gefährliche Risse lassen sich also erst spät oder gar nicht richtig erkennen. Aus diesem Grund sollte untersucht werden, „inwieweit und an welchen Stellen (...) die Beschichtung entfernt werden muss. Hierbei ist auch die damalige Förderung des Projektes zu prüfen.“⁷

Im Februar 2017 beauftragte der damalige Stadtentwicklungsausschuss in nichtöffentlicher Sitzung einstimmig, die Verwaltung mit der Vergabe entsprechender Planungsleistungen „zu den Szenarien der B 54“.⁸

Mit Drucksache 0977/2018 bestätigten „Erst- und Zweitgutachter (...) das Ankündigungsverhalten aller Brückenabschnitte“. „Das Prüfintervall wurde auf jährliche Prüfungen verkürzt.“⁹ In Drucksache 0546/2019 sieht die Vorlage tatsächlich den voraussichtlichen Rückbau (also Abriss) für die Ebene 2 für das Jahr 2034 vor. Anders als von der Verwaltung vorgeschlagen, nehmen der Stadtentwicklungsausschuss und der Umweltausschuss diese Vorlage nicht einfach zur Kenntnis. Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt in seiner Sitzung am 02.07.2019 einstimmig ergänzend:

„Die Verwaltung wird beauftragt, bis zur nächsten Sitzung einen Bericht zur weiteren Vorgehensweise bei der Sanierung bzw. Erneuerung der Brückenbauwerke Marktbrücke, Fuhrparkbrücke und Eckeseyer Brücke (2-Ebene) vorzulegen.“

Der Umweltausschuss beschließt in seiner Sitzung am 11.09.2019 ebenfalls einstimmig ergänzend:

„Der Umweltausschuss bittet den Rat die Verwaltung aufzufordern zur Problematik der Ebene Zwei (Abriss oder Erhalt) eine Entscheidungsvorlage für die politischen Gremien vorzubereiten.“

Denn erschwerend kommt hinzu, dass die Ebene 2 mit zwei weiteren Brücken baulich verbunden ist, die ebenfalls der Spannungsrissskorrosion ausgesetzt sind: die Eckeseyer Brücke sowie der Rampe hinter dem derzeit leerstehenden Hochhaus der Arbeitsagentur. Letztere ist bereits seit Jahren für den Verkehr gesperrt.

Die Eckeseyer Brücke überspannt in der Verlängerung der Ebene 2 das Gleisvorfeld des Hagener Hauptbahnhofs. Für sie muss aufgrund des fehlenden Vorankündigungsverhaltens dringend ein Ersatzneubau hergestellt werden. Um sie bis zum vorgesehenen Abriss für den Verkehr offenhalten zu können, wurde ein Monitoring installiert¹⁰, das möglicherweise gefährliche Veränderungen in der Brückenkonstruktion frühzeitig ankündigen soll.

⁵ siehe 60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen: „Gefährdung der Hagener Brücken durch Spannungsrissskorrosion“, DS 0834/2016, Hagen, Stand: 19.09.20216.

⁶ siehe ebenda.

⁷ siehe ebenda.

⁸ siehe 61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung: „Vergabe "Szenarien der Trasse der Bundesstraße B 54 vor dem Hintergrund der Gefährdung der Hagener Brücken durch Spannungsrissskorrosion“, DS 0089/2017, Hagen, Stand: 06.02.2017.

⁹ siehe 60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen: „Sachstandsbericht zur Gefährdung von Brücken durch Spannungsrissskorrosion“, DS 0977/2018, Hagen, Stand: 13.11.2018, S. 3.

¹⁰ siehe 60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen: „Fuhrparkbrücke und Eckeseyer Brücke mit Ebene 2 Ersatzneubau und verkehrliche Auswirkungen“, DS 0302/2020, Hagen, Stand: S. 2.

An der Schnittstelle zwischen Eckeseyer Brücke und Ebene 2 offenbart sich ein weiteres Problem:

„Aus bautechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten können die Rampen der Ebene 2 an ein neues Bauwerk nur angeschlossen werden, wenn die Brückenkonstruktion analog zu der heutigen (untenliegendes Tragwerk) hergestellt wird. Dies würde aufgrund geänderter Bahnvorschriften jedoch massive Eingriffe in den Bereich der DB AG erfordern. Der Eingriff in den Bahnbereich lässt sich durch ein obenliegendes Tragwerk (z. B. Bogenbrücke) maximal reduzieren. Ein Anschluss der Ebene 2 bei dieser Bauweise wäre bautechnisch zwar vorstellbar, jedoch erhöhen sich die Kosten um rund 100%.“¹¹

Im Klartext bedeutet das: Wer die Ebene 2 in ihrer heutigen Verkehrsfunktion erhalten will, muss für den Bau der Eckeseyer Brücke den doppelten Kostenaufwand einrechnen. Um welchen Betrag es dabei geht, lässt sich derzeit nicht abschätzen, da hierfür *„noch keine seriöse Kostenschätzung vor(liegt)“*. Grob geschätzt dürfte selbst ohne die Anbindung der Ebene 2 ein zweistelliger Millionenbetrag fällig werden. Zum Vergleich: Den Restbuchwert der zum Abriss vorgeschlagenen Ebene 2 lag zum 31.12.2020 bei 3,8 Millionen Euro. Die jährliche Abschreibung liegt bei 103.375 Euro.¹²

Der Haupt- und Finanzausschuss fasste auf Basis eines interfraktionellen Antrags zur Drucksache 0302/2020 im Rahmen der Pandemie-bedingten Delegierung durch den Rat (Drucksache 0274-1/2020) in seiner Sitzung vom 26.03.2020 stellvertretend für den Rat einstimmig den folgenden Beschluss:

- 1. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Maßnahmenschritte für die Erneuerung der Fuhrparkbrücke und der Eckeseyer Brücke durchzuführen. Für die Planungsabstimmung mit der DB ist zunächst ein Verzicht auf den Anschluss der Eckeseyer Brücke an die Ebene 2 zu unterstellen und nach Umsetzung von Ziffer 2 und Beratung in den Fachausschüssen festzulegen.*
- 2. Vor einer endgültigen Entscheidung über den Verzicht auf die Ebene 2 sind die Auswirkungen auf das künftige Verkehrsnetz der Stadt Hagen und die Leistungsfähigkeit des neu entstehenden Verkehrsknotens zu prognostizieren und grafisch darzustellen.¹³*

Zuvor hatte Baudezernent Henning Keune den Zeitpunkt für den Neubau der Eckeseyer Brücke sowie den Rückbau der Ebene 2 *„etwa zehn bis zwölf Jahre“* in der Zukunft verortet. Aussagen über die Verkehrsverhältnisse sowie *„die Auswirkungen der Verkehrswende werden sich erst in einigen Jahren zeigen. Dies muss im laufenden Planungsprozess beobachtet und im Rat abschließend diskutiert werden.“¹⁴*

Der letzte aktuelle Sachstand kam auf Anfrage der SPD-Fraktion im März 2023 in die Gremien des Rates. Darin wird deutlich, dass zum *„Ersatzneubau der Eckeseyer Brücke (...) nach der Fertigstellung der Fuhrparkbrücke erfolgen soll“*. *Eine genaue zeitliche Angabe ist (...) noch nicht möglich, da zunächst weitere Planungen sowie eine Grundsatzentscheidung über Ebene 2 erforderlich sind. (...) Für eine Entscheidung sind hier zunächst weitere Verkehrsgutachten sowie die Betrachtung möglicher Szenarien erforderlich.“¹⁵*

(...) Die Verwaltung plant im nächsten Haushaltsjahr weitere Verkehrsuntersuchungen durchzuführen (Auswirkungen auf das Netz, Verlagerungseffekte, Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte usw.). Hierbei soll auf dem bereits vorliegenden Gutachten aus dem Jahr 2017 aufgebaut, aber auch nochmal mögliche Alternativen überprüft werden (beispielsweise eine geradlinige Führung des Verkehrs).“¹⁶

¹¹ siehe DS 0302/2020, S. 4.

¹² siehe DS 0302/2020, S. 5.

¹³ siehe Niederschrift der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 26.03.2020, Hagen, Stand: 28.05.2020, S. 43.

¹⁴ siehe ebenda, S. 42

¹⁵ siehe 60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen: „Öffentliche Stellungnahme: Verkehrsplanung/ Brückensanierung“, zu DS 0206/2023, Hagen, Stand: 09.03.2023, S. 2f.

¹⁶ siehe 60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen: „Öffentliche Stellungnahme: Verkehrsplanung/ Brückensanierung“, zu DS 0206/2023, Hagen, Stand: 09.03.2023, S. 2f.

Bisher vorgelegte Planungen und Projektionen weisen darauf hin, dass ohne die Fahrspuren der Ebene 2 der gesamte (dadurch erheblich verringerte) Verkehrsraum unter der B54 gebraucht wird, um dort die bisherigen Verkehre abzuwickeln. Die Flächen werden aller Wahrscheinlichkeit nach nicht ausreichen, um alle Direktverbindungen auf der Ebene 1 zu realisieren, wie die Grafik zur Drucksache 0302/2020 deutlich macht.

Selbst wenn also noch nicht abschließend geklärt ist, ob die Ebene 2 dem Verkehr entzogen oder doch weiter erhalten wird: Am nötigen Verkehrsraumbedarf im Bereich der Altenhagener Brücke ändert dies wenig.

Völlig außer Acht lässt die Debatte, dass anders als beim High Line Park in New York das Risiko der Spannungsrissskorrosion auch mit einer Begrünung der Ebene 2 nicht verschwindet. Die Stahlbetonkonstruktion bleibt ja zunächst risikobehaftet. Der Brückenkasten müsste also auch für die Grüne Brücke zunächst aufwendig saniert werden, wenn auch möglicherweise nicht für die Traglasten, die für eine Brücke unter Verkehr anzusetzen wäre.

Kosten und Nutzen in der Gegenüberstellung

Aus Sicht der Antragsteller ist die Idee einer Begrünung der Ebene 2 der Altenhagener Brücke auch nicht geeignet, ein gesundes Kosten-Nutzen-Verhältnis darzustellen. Die Vorstellungen der Initiatoren¹⁷, dargestellt auf der Internetseite www.greenbridgehagen.com, lassen aus Sicht der Antragsteller eine minimale Nutzenbetrachtung erkennen.

Kein nennenswerter Beitrag zur grünen Transformation

Anders als von den Initiatoren dort beschrieben, wird der Erhalt einer dauerhaft pflegebedürftigen Betonbrücke absehbar wenig für eine „Transformation zu einer grüneren Stadt“ beitragen. Allenfalls ist ein minimaler lokaler mikroklimatischer Nutzen erkennbar, wenn die Brücke im großen Stil begrünt wird – mit Hängepflanzen, Büschen und Bäumen. Nur unter der Voraussetzung einer optimal angelegten Begrünung wären darüber hinaus geringe positive Effekte auf die lokale Biodiversität zu erwarten. Bäume und Pflanzen in Ufernähe zur Volme wären dazu weit besser geeignet und finanziell erheblich günstiger.

Ausgehend von der Brücke steht auch nicht zu erwarten, dass die umliegenden Straßen oder Fassaden durch dieses Projekt entsprechende Verbesserungen erfahren, da der zur Verfügung stehende Raum dort unter anderem durch die Brücke massiv begrenzt ist.

Kein symbolträchtiges Projekt par excellence

Die Altenhagener Brücke wäre kein „symbolträchtiges Projekt par excellence.“ Längst eifern ähnliche Initiativen oder Investoren in anderen Städten dem New Yorker Vorbild „High Line Park“ oder entwickeln noch nachhaltigere Bauwerke. In Mainz gibt es bereits seit 1981 eine Grüne Brücke, die tatsächlich eine Funktion als Brücke ausfüllt, zwei Stadtquartiere fußläufig miteinander verbindet und naturnah gestaltet ist. Eine Alleinstellung Hagens oder gar ein Hervorstechen des Projekts durch Exzellenz sind in Anbetracht anderer vergleichbarer Ideen wohl nicht zu erwarten.

Realisierte Grüne Brücke Mainz

¹⁷ zu finden unter „Eine Grüne Brücke für Hagen - Ein Kunstprojekt vor dem Hintergrund einer realutopischen Idee“, aufgerufen unter <https://www.greenbridgehagen.com/>, Hagen, Seite undatiert.

Bereits seit 1981 verbindet die 1977 vom Umweltkünstler Dieter Magnus entworfene „Grüne Brücke“ in Mainz-Neustadt¹⁸ Feldbergstraße mit dem Feldbergplatz. Sie überbaut die vielbefahrene Rheinallee, die zwei Wohngebiete voneinander trennt und schafft eine Verbindung für Fußgänger, Rollstuhlfahrer und Radfahrer. Im Jahr 2011 übernahm der NABU die naturnahe Gestaltung der Grünen Brücke, seit April 2014 bevölkern 200.000 Honigbienen das naturnah umgestaltete Bauwerk. In der Verlängerung der Brücke wurde zwischenzeitlich eine „grüne Achse durch die verkehrsberuhigte Feldbergstraße, durch die Grünanlage des Sömmeringplatzes und der verkehrsberuhigten Heinrich-Heine-Straße bis zum großen Grünareal des Goetheplatzes weitergeführt.“ Das schafft eine durchgängige Fußgänger- und Fahrradverbindung Zentrum der Mainzer Neustadt bis zum Rheinufer, die sog. „grüne Achse zum Rhein“.

Fazit: Anders als der künftige funktionslose Fremdkörper „Ebene 2“ hat die Mainzer Brücke eine ganz wesentliche baulich verbindende Funktion. Zusätzlich ist sie barrierefrei zu nutzen. Insofern unterscheidet sich diese Brücke bereits in der Grundkonzeption von den Gedankenmodellen zur Ebene 2 ganz erheblich. Sie schafft einen Mehrwert, den die Ebene 2 nur unter Hinzuziehung von abstrakten Argumenten darzustellen in der Lage sein wird.

Konzeptidee Grüne Brücke Düsseldorf

Unter der Bezeichnung „Green Bridge“ schlagen beispielsweise die Architekten von RKW Architektur + Rhode Kellermann Wawrowsky GmbH den Neubau der Theodor-Heuss-Brücke als ‚Green Bridge‘ vor. Sie soll „den motorisierten Verkehr in eine vierspurige Röhre (verbannen) und (...) stattdessen Platz für einen Landschaftspark über den Rhein, Radschnellweg inklusive (machen). Zusätzlich bietet das ebenso spektakuläre wie nachhaltige Bauwerk Wohnraum, ein Hotel, Büroflächen und neue Blickwinkel auf die Stadt.“¹⁹ Allerdings polarisiert der 700-Millionen-Euro teure „interessanten Impuls“ auch in Düsseldorf²⁰, obwohl dort 400 Wohneinheiten entstehen sollen.²¹

Fazit: Der Idee liegt zugrunde, dass die Theodor-Heuss-Brücke altersbedingt ersetzt werden muss. Funktionen werden weder reduziert noch zerstört. Im Gegenteil: In das Brückenbauwerk sollen künftig weitere Funktionen Einzug finden. Inwieweit das kostspielige Projekt realisierbar sein kann, lässt sich derzeit nicht abschätzen. Immerhin müssten sich absehbar private Kapitalgeber und Investoren an einem möglichen Bau beteiligen, um die Wohneinheiten realisieren zu können.

Konzeptidee Grüne Hohenzollernbrücke (Köln)

In Köln „visioniert“ ein dort ansässiger Architekt seit 2019 einen Tunnel unter dem Rhein und eine begrünten Hohenzollernbrücke inklusive Verlegung des Kölner Hauptbahnhofs – nach dem New Yorker Vorbild des High Line Parks.²² In der Folge würde inmitten der Stadt eine Art Mischung aus High Line und Central Park entstehen, der sich bis zum Deutzer Rheinufer ziehen würde. Ebenso wie in Hagen, müsste dafür aktiv genutzte Infrastruktur umgewidmet und zum Teil begrünt werden. Die Kosten für die unterirdische Verlegung der Gleise, die Untertunnelung des Rheins, die Anlage neuer/umgestalteter

¹⁸ siehe Wikipedia: „Grüne Brücke (Mainz)“, aufgerufen unter „[https://de.wikipedia.org/wiki/Gr%C3%BCne_Br%C3%BCcke_\(Mainz\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Gr%C3%BCne_Br%C3%BCcke_(Mainz))“, Berlin, Stand: 31.08.2021, 17:26 Uhr sowie Torsten Collet: „Die Grüne Brücke Mainz - naturnahe Gestaltung - Ein Projekt des NABU Mainz und Umgebung e. V.“, aufgerufen <https://rlp.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/dorf-und-stadt/stadtnatur/mainz/index.html>, Seite undatiert.

¹⁹ siehe RKW Architektur: „Green Bridge Düsseldorf“ – Initiativentwurf für die Theodor-Heuss-Brücke“, aufgerufen unter <https://rkw.plus/de/wettbewerb-beitrag/green-bridge-duesseldorf-initiativentwurf-fuer-die-theodor-heuss-bruecke/#>, Düsseldorf, Stand: 23.02.2022 sowie Rheinische Post: „Idee im Städtebau So könnte eine „Green Bridge“ für Düsseldorf aussehen“, aufgerufen unter https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/so-koennte-eine-green-bridge-fuer-duesseldorf-aussehen_bid-65749169#0, Düsseldorf, Stand: 28.01.2022.

²⁰ siehe Larissa Königs: „700 Millionen Euro Kosten: 700 Millionen Euro Kosten: Erste Entwürfe für spektakuläre Brücke in deutscher Großstadt“, aufgerufen unter <https://www.travelbook.de/news/green-bridge-bruecke-duesseldorf>, Berlin, Stand: 14.02.2022, 15:11 Uhr.

²¹ siehe Gerhard Matzig: „Bewohnbare Brücke: Ist das irre? Ja, zum Glück“, aufgerufen unter <https://www.sueddeutsche.de/kultur/theodor-heuss-bruecke-duesseldorf-architektur-wohnungen-gruene-architektur-1.5519746>, München, Stand: 01.02.2022, 16:44 Uhr.

²² siehe Helmut Frangenberg: „Grüne Oase auf Hohenzollernbrücke - Kölner Architekt will Hauptbahnhof verlegen“, aufgerufen unter <https://www.ksta.de/koeln/koelner-innenstadt/gruene-oase-auf-hohenzollernbruecke-koelner-architekt-will-hauptbahnhof-verlegen-294711>, Köln, Stand: 08.05.2019, 12:21 Uhr.

Bahnhöfe in Deutz und Deutzerfeld sowie die Umgestaltung der Flächen und der sechsgleisigen Eisenbahnbrücke würden voraussichtlich zweistelligen Milliarden-Bereich liegen.

Anders als in Hagen steht die Hohenzollernbrücke unter Denkmalschutz und kann nicht abgerissen werden. Sollte also die verkehrliche Nutzung tatsächlich eines Tages obsolet werden, müsste sie trotzdem weiter erhalten werden. Die Chancen für einen langfristigen Erhalt dieses ikonischen Bauwerks stehen also bereits aus diesen Gründen höher. Hinzu kommt, dass es sich bei der Hohenzollernbrücke – wie beim High Line Park um eine deutlich langlebigere Stahlkonstruktion handelt. Sie kann bei guter Pflege über Jahrhunderte erhalten werden.

Fazit: Hier stellen selbst die Medien die Frage nach der Realisierbarkeit eines solchen Vorhabens. Im Zeitalter der Vermischung von Realität und Virtualität im Cyberspace scheint aus Sicht der Antragsteller einigen Akteuren der Sinn für Ersteres abhandeln zu kommen.

„Gamla Lidingöbron“²³ in Stockholm

Im europäischen Ausland sieht es nicht besser aus. Die von 1917 bis 1925 errichtete und in die Jahre gekommene Eisenbahn- und Fußgängerbrücke „Gamla Lidingöbron“²⁴ sollte auf Basis einer Idee aus dem Jahr 2018²⁵ ebenfalls nach dem Vorbild des High Line Parks umgestaltet werden. Sie verbindet Stockholm mit der Insel Lidingö. Aber auch hier ist nach Informationen der Antragsteller aus der Projektidee kein konkretes Projekt erwachsen.

Darüber hinaus gibt es auch noch weitere innovative Diskussionen zur Umgestaltung von Brücken. Zu nennen wären hier beispielhaft der geplante Umbau der Pylone der zum Abriss vorgesehenen Hamburger Köhlbrandbrücke.²⁶ Die geringe Fahrbahnhöhe ist hier zum Hindernis für die deutlich höheren modernen Containerschiffe geworden. Ob die Pylonen dann aber erhalten und wirklich mit einer Seilbahn verbunden werden, steht ebenfalls noch in den Sternen. Ein ähnliches Projekt stand 2014 in Limburg zur Entscheidung an. Ein Investor wollte um die Stützen der alten Autobahn-Talbrücke Wohnungen bebauen – und so die alte Brücke erhalten. Das Projekt hatte damals für bundesweites Aufsehen gesorgt. Stadtentwicklungsausschuss²⁷ und Stadtverordnetenversammlung der Stadt Limburg lehnten dies jedoch im November 2014 mit großer Mehrheit ab.²⁸

Zusammenfassung:

Die ausgewählte Darstellung von Projekten zeigt einerseits, dass eine Grüne Brücke Hagen in der Diskussion durchaus kein Vorzeigeprojekt mit Alleinstellungsmerkmal wäre. Vielmehr leiten sich viele andere Denkmodelle vom Vorbild High Line Park ab. Manche Visualisierung sieht dem Ursprungsprojekt zum Verwechseln ähnlich. Insofern sind diese Ideen Kopien einer zugegeben originellen Idee. Tatsächlich aber bleibt festzuhalten, dass die High-Line-Stahlkonstruktion vor der Realisierung des Parks seit Jahrzehnten stillstand – und nicht mehr genutzt wurde. Es wurde also kein aktiver Verkehrsraum entwidmet. Der High Line Park hat auch keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsraum unterhalb der begründeten Areale. Festzuhalten bleibt auch, dass die vier Ausbaustufen mit bislang 60 Millionen Dollar zu Buche

²³ siehe Tekniska förvaltningen: „Gamla Lidingöbron“, aufgerufen unter <https://www.lidingo.se/toppmeny/byggabo/harplanerarochbyggervi/harbyggervi/lillalidingobron/gamlalidingobron.4.771ba4c416739355568175e.html>, Lidingö, Stand: 12.05.2020.

²⁴ siehe Team Baukultur NRW: „Soziale Brücke schlagen“, aufgerufen unter <https://baukultur.nrw/artikel/soziale-bruecke-schlagen/>, Gelsenkirchen, Stand: 14.11.2018.

²⁵ siehe Tom Ravenscroft: „Urban Nouveau wants to save Stockholm's Gamla Lidingöbron bridge by building homes in it“, aufgerufen unter <https://www.dezeen.com/2018/10/12/urban-nouveau-gamla-lidingobron-bridge-stockholm-architecture/>, London, Stand: 12.10.2018.

²⁶ siehe Matthias Iken: „Hamburg: Köhlbrandbrücke: eine Zukunft für Hamburgs Wahrzeichen?“, aufgerufen unter <https://www.abendblatt.de/hamburg/article230509354/Koehlbrandbruecke-Koehlbrandquerung-Hamburg-Hafen-Tunnel-Bruecke-Wahrzeichen-Architektur.html>, Hamburg, Stand: 24.09.2020, 17:55 Uhr.

²⁷ siehe Lars Wiederhold: „Limburg: Ausschuss stimmt gegen Brückenprojekt“, aufgerufen unter <https://www.iz.de/projekte/news/-limburg-ausschuss-stimmt-gegen-brueckenprojekt-1000021886?crefresh=1>, Wiesbaden, 06.11.2014.

²⁸ siehe Aktenmappe der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Limburg vom 17.11.2014, TOP 5. (Drucksache 14/0306), Seite 44.

schlugen – und dafür auch erhebliche privaten Mittel akquiriert werden konnten. Danach sieht es in Hagen nicht aus.

Leider führt die zunehmende Verfügbarkeit von digitalen Visualisierungswerkzeugen dazu, dass sich nun selbst die scheinbar undenkbarsten Szenarien zum Leben erwecken lassen – und das sehr realitätsnah. Das täuscht jedoch über den großen Abstand zwischen Virtualität und Realität hinweg.

Galt beim Maler noch das Sprichwort „Was man sehen kann, kann man auch streichen“, gilt das beim Bauen tatsächlich nicht. Deshalb geht von solchen Visualisierungen die Gefahr aus, dass sie eine vermeintlich realisierbare Perspektive darstellen. Das Kölner Projekt beispielsweise dürfte alleine wegen der gigantischen Projektkosten im Milliarden-Euro-Bereich noch utopischer sein als die Ebene 2. Übertroffen wird beides allerdings durch eine US-Bürgerinitiative, die über eine Online-Petition von der US-Regierung scherzhaft den Bau eines Todessterns²⁹ einfordern wollte. Diese lehnte die Petition mit der Begründung ab:

„Wir arbeiten hart daran, das Haushaltsdefizit zu reduzieren – nicht, es noch weiter zu erhöhen.“³⁰

Passender lässt sich auch hier aus finanzieller Sicht eigentlich nicht argumentieren.

Demokratiethoretischer Ansatz

Die Initiatoren für die Grüne Brücke Hagen postulieren für sich: *„Ein solches Projekt kann nur gelingen, wenn es über eine ernsthafte Partizipation der Bevölkerung konzipiert und diskutiert wird.“*

Diese Formulierung setzt logisch bewusst hinter der Fragestellung des Ob an. Gar nicht gefragt wird, ob es dieses Projekt überhaupt geben soll. Eine solche Entscheidung scheint gar nicht gewünscht zu sein. Eine Zustimmung der dafür zuständigen demokratischen Instanzen, Rat, Kulturausschuss, Stadtentwicklungsausschuss oder Bezirksvertretung, wurde bislang weder angestrebt noch eingeholt. Denn eine Nicht-Ablehnung lässt leicht als schweigende Zustimmung interpretieren.

Es gibt aus Sicht der Initiatoren nur das Projekt und eine nicht repräsentative pseudo-demokratische Struktur, die darum herum aufgebaut wird. Dafür spricht auch, dass die einige Initiatoren bewusst ihre privaten Kontakte in die Verwaltung nutzen, um das Projekt, vorbei an zuständigen Gremien, unter Nutzung städtischer Ressourcen voranzutreiben. Das ist mindestens intransparent und verstößt gegen die Chancengleichheit im Wettbewerb mit anderen – möglicherweise förderwürdigere und sinnvollere – Ideen.

Die Initiatoren machen gar einen demokratietherapeutischen Ansatz für sich geltend:

„Nur so kann es gelingen, die „übliche“ Abkoppelung größerer Teile der BewohnerInnen und die damit einher gehende Demokratieapathie / -feindlichkeit zu verändern und Identifikation und Akzeptanz zu erreichen.“

Als Therapieinstrument betrachten sie die Kunst:

„Kunst wird hier als eine auch intervenierende, Gesellschaft verändernde begriffen. Ihr Ziel, eine soziale, ökologische, politische Intervention.“

²⁹ siehe Christopher John Farley, WSJ.de: „Kriegswaffe: Ein Todesstern für 850.000.000.000.000 Dollar“, aufgerufen unter <https://www.welt.de/wall-street-journal/article112751975/Ein-Todesstern-fuer-850-000-000-000-000-Dollar.html>, New York/Berlin, Stand: 14.01.2013.

³⁰ siehe ebenda.

Die eigentliche Behandlung skizzieren sie wie folgt:

Geplant sind Gespräche mit zwei Zielgruppen innerhalb der Hagener Bevölkerung:

- Menschen, die im Umfeld der Brücke *„leben, arbeiten oder sich dort regelmäßig aufhalten,“*
- *„statistisch „zufällig““* ausgewählte Bewohnerinnen und Bewohner Hagens *„(aller Altersgruppen, ethnischer und sozialer Herkunft, aller Geschlechter - orientiert am Demokratiekonzept der „BürgerInnenversammlung)“*
- *Die Konzeption der Interviews erstellt Dr. Bernhard Kühmel“*

Die demokratische Mitwirkung wird also auf Personen fokussiert, die den Künstlerkollektiv genehm und willig im Sinne des Projekts erscheinen. Der „statistisch zufällige“ Personenkreis wird schon aufgrund der Beschränkungen der DSGVO nicht zur Verfügung stehen. Die Stadt wird keine entsprechenden Daten zur Verfügung stellen dürfen.

Die Mitwirkung richtet sich am Ende also ausschließlich an Personen und deren *„Vorstellungen/Träume für eine „grüne“ Umwandlung des Betonmonsters.“*

Das macht deutlich: Es geht hier um den schleichenden Aufbau einer scheindemokratischen Struktur, mit der am Ende ein vermeintlich repräsentativer Bürgerwille konstruiert wird. Dieser dient dann dazu, öffentlichen Druck auf die tatsächlich demokratisch gewählten Vertreterinnen und Vertreter auszuüben. Insoweit erinnert das Modell an die Begleitung der Planungsarbeiten zum Bildungszentrum in Wehringhausen durch den so genannten „Initiativkreis Wehringhausen“, an dem der ehemalige Baudezernent Johann Dieckmann ebenfalls handlungsleitend beteiligt war.

Die Erfahrung mit solchen nicht repräsentativen Gremien mahnt aus verschiedenen Gründen zur Vorsicht. Zum einen konstruieren die immer gleichen Initiatoren solcher Veranstaltungen eine Vertretungsmacht, die weit über ihrer tatsächlichen Partizipation am gesellschaftlichen Miteinander liegt. Und zum anderen setzen die Initiatoren solcher demokratieähnlichen Gremien auf das Instrument des öffentlichen Drucks – insbesondere gegen die legitimen gewählten Vertreterinnen und Vertreter im Rat der Stadt Hagen oder in den Bezirksvertretungen.

Zusätzlich versprechen die Initiatoren den Mitstreiterinnen und Mitstreitern nicht selten mehr Durchsetzungskraft, als ihnen eigentlich zusteht. Argumente werden dann durch Lautstärke und mediale Präsenz ersetzt.

Auch der „demokratietherapeutische Ansatz“ wird als Leistung verkauft. In Wirklichkeit geht es hier darum, Menschen für ein Projekt zu begeistern und über diese Begeisterung den entsprechenden Druck weiterzugeben. Es braucht nicht viel Phantasie zu vermuten, dass kurz vor der Kommunalwahl im September 2025 mit einer scheinbar basisdemokratischen Argumentation ein Votum des Rates für das Projekt durchgesetzt werden soll – und das, obwohl alle relevanten Argumente dagegen sprechen.

Das Projekt „Grüne Brücke“ wird mit allerlei schmückenden Attributen versehen. Grün, ökologisch, kulturell und sozialen soll sie von Nutzen sein. Keines dieser Versprechen wird eingehalten. Dass sich der ehemalige Stadtbaurat Johann Dieckmann heute plötzlich als Mitinitiator für den Erhalt der Ebene 2 ausspricht und die private Initiative mit seiner „Expertise“ unterstützt, erstaunt die Antragsteller. Schließlich bedeutet dies doch eine völlige Abkehr von seiner vorherigen Bewertung des Bauwerks.

Aus Sicht der Antragsteller trägt das gezeichnete Bild von der Grünen Brücke auf ganzer Linie. Deshalb wird es Zeit, ...

... den Bürgern reinen Wein einzuschenken

Die hier mitgelieferte Darstellung macht deutlich, dass die Ebene 2 entweder mit ihrer verkehrlichen Funktion erhalten werden muss oder ihre Verkehrsfläche für die künftigen Verkehrsströme benötigt wird (siehe DS 0302/2020). Daraus folgt, dass es schon an den räumlichen Mindestvoraussetzungen für ein erfolgreiches Projekt „Grüne Brücke“ fehlt. Noch viel schwerer wiegen die mutmaßlichen Kosten für ein solches Projekt. Selbst wenn es gelänge, ein solches Vorhaben auf einen mittleren einstelligen Millionenbetrag herunter zu hungern: Die zusätzlich notwendigen jährlichen Unterhaltungsmittel/Abschreibungen würden an anderer Stelle für weitaus sinnvollere Vorhaben fehlen. Das ist aus Sicht der Antragsteller nicht vermittelbar.

Anders als der High Line Park oder die Grüne Brücke Mainz würde die Grüne Brücke Hagen keine sinnvolle Wegebeziehung für Fußgänger schaffen. Sie hätte im Alltag keinerlei zusätzlichen Nutzen. Insofern wäre sie ein reines Freizeitprojekt. Und nicht zuletzt wäre es für die Akzeptanz unserer Demokratie und der darin enthaltenen Bürgerbeteiligungsinstrumente in Hagen verheerend, würden Rat und Verwaltung in den kommenden 8-10 Jahren den Eindruck erwecken, beide verfolgten dieses Projekt mit Interesse und Wohlwollen.

Käme es erst an der Schwelle zur Realisierung zum Schwur und das Bauwerk würde nicht im Sinne der sorgsam selektierten Öffentlichkeit umgebaut, wäre der öffentliche Schaden für die Demokratie größer. Da aber bereits heute erkennbar ist, dass es für das Projekt keine Realisierungschance geben wird, wäre ein ehrliches und frühzeitiges Stopp-Signal die demokratietheoretisch beste Option. Natürlich können die Initiatoren weitere Überlegungen anstellen, künstlerische Happenings veranstalten und Interviews führen. Allerdings geschieht dies dann ausdrücklich auf eigenes Risiko. Dabei dürften die Initiatoren auf keinen Fall den Eindruck erwecken, es handle sich hier um ein offiziell von der Stadt gefördertes Projekt.

Deshalb muss das konkludente Handeln der Stadt eineindeutig sein – und darf keine falschen Freiräume für mögliche Missinterpretationen zulassen. Der oben vorgetragene Beschlussvorschlag schafft als breit getragener Ratsbeschluss dafür die beste Voraussetzung.

Eine weitere Verschwendung öffentlicher Mittel für ein totgeborenes Projekt verbietet sich aus Sicht der Antragsteller insbesondere vor dem Hintergrund der sich zusehends eintrübenden finanziellen Rahmenbedingungen der Stadt. Es gibt weit Wichtigeres zu finanzieren als Vorarbeiten und Beteiligungsveranstaltungen für eine nicht realisierbare Idee.

Mit der Bitte um weitere Veranlassung und freundlichen Grüßen verbleibt

Dr. Stephan Ramrath
CDU-Fraktionssprecher

Hansgeorg Panzer
Fraktionssprecher Bündnis90/Die Grünen

Michael Grzeschista
FDP-Gruppensprecher