

Plädoyer für eine grüne Brücke – Ein Beitrag für die Zukunft Hagens



Die Brücke heute. (Foto: Clemens Weiss)

Ein verzaubernder Moment

Am Anfang war eine städtebauliche Phantasie. Das Hagener Bauamt lancierte die Idee einer grünen Altenhagener Brücke¹. Es geht um eine „Vision“, die seitens des Amtes erdacht und in die Öffentlichkeit gebracht wurde. Die Idee wurde u.a. von Clemens Weiss, einem überwiegend in New York lebenden Künstler aufgegriffen, der vor vier Jahren sein „Heimatatelier“ von Mönchengladbach nach Hagen verlegte.² Es entstand ein Projekt, das ein aus Glas geschaffenes Modell, Interviews mit Anwohner*innen sowie fotografische Porträts der Befragten beinhaltete.³

Die Porträts (drei sind hier abgebildet) erstellte die renommierte Fotografin und Künstlerin Claudia van Koolwijk⁴. Eine durch das Projekt ausgelöste Faszination, die viele Besucher*innen anlässlich der Ausstellungen im Osthaus-Museum, in der Stadtbücherei oder in der Villa Post empfanden, galt nicht nur der Qualität des künstlerischen Projektes. „Endlich eine brillante Idee“⁵ im Horizont der sich dramatisch zuspitzenden Klimaentwicklung, die jede Kommune zwingt, Konzeptionen für eine grüne, robuste und zukunftsfähige Stadtentwicklung zu ergreifen und neue Mobilitätskonzepte zu realisieren.



Farid Kh., Haideh E., InhaberInnen eines kleinen Geschäftes an der Brücke/Foto: Claudia van Koolwijk.¹⁹

„So etwas wäre phantastisch. Wäre gut fürs Geschäft, mehr und andere Kunden kämen bestimmt. Es würde gerade hier im Sommer immer heißer, fast wie im Iran. Und was dort die Hitze erträglich macht, sind kleine Parks, ist Wasser. Viel Grün, Bäume, Bänke zum Ausruhen, Schatten.... Ein Traum ginge in Erfüllung.“



Eine „deutsche“ Gruppe/Foto: Claudia van Koolwijk

„Wäre schon toll, so eine grüne Brücke, macht die Stadt aber nie und nimmer. An uns hier denkt doch keiner. Für die da oben in Emst und die Politiker und so, sind wir doch abgeschrieben. Auch, weil es natürlich hier Junkies und Ausländer gibt. Wobei wir uns mit den meisten gut verstehen, außer sie bilden so spezielle Grüppchen, wie viele Rumänen und Bulgaren. Aber es wäre schon schön. Nicht nur Steine und Asphalt. Man müsste nur darauf achten, dass es nicht so vermüllt. Und toll wäre es, wenn dort auch Straßenmusiker zu finden wären, so wie zuweilen vor der Kaufhausgalerie. Freilich dürfte es nicht zu „Schicki-Micki“ werden, es müsste hauptsächlich ein Ort für die sein, die hier auch leben. Aber dran glauben tun wir nicht.“

Ralf Salzmann, Gold- und Silberschmiedemeister, dessen Werkstatt 1997-2002 direkt unter der Brücke lag/Foto: Claudia van Koolwijk.

„In seinem jetzigen Zustand ist die Gegend Bahnhof-Altenhagen trotz der lebenswerten Lebendigkeit des Multikulturellen zu sehr vernachlässigt, zu sehr vermüllt und als Standort deshalb für mich extrem unattraktiv, die Brücke ist eine komplette Monstrosität. Das Projekt „green bridge“ ist deshalb faszinierend und kann der Gegend eine Chance eröffnen, die momentane, desolate Lage zu überwinden.“



Schrecklich vertraute Abwehrreflexe

Zugleich begegnete dem Projekt eine für Hagen offenbar charakteristische Skepsis. Eine Stimme von vielen, Martin Verborg (Hagener Musiker): „In Hagen hat doch nie etwas geklappt, sie setzen doch immer alles in den Sand.“ Sie geht einher mit einem nicht nur in den Medien zirkulierenden, sondern offenbar bei vielen Hagener Bürgerinnen und Bürgern manifesten Negativ-Image des „Tors zum Sauerland“, dessen trauriger Höhepunkt wohl eine Sendung Jan Böhmermanns vom Frühjahr 2023 war, in der Bilder aus Hagen exemplarisch die Verödung von Deutschlands Innenstädten verdeutlichen sollten.



Noch erkennbar Spuren des Kunstprojektes „Die Sehnsucht nach Ebene II.“ (Foto: Clemens Weiss)

Der schrille Ton der Disharmonie, der Äußerungen zu Hagen begleitet, findet seinen Niederschlag in der Presse ebenso wie bei befragten Hagener*innen oder bei den Hagen betrachtenden Bewohner*innen der Nachbarstädte. Und auch, wenn die medial skandalisierten Ereignisse zum Neujahr 2023 nicht die Normalität, etwa Altenhagens, spiegeln, haben sie realiter Effekte in Bezug auf die Wahrnehmung unserer Kommune. Natürlich gibt es wenig Öderes als den verschimmelten Müllhaufen von Stereotypen, Vorurteilen, „idées reçues“. Darüber könnten wir mit einem resignierenden Lächeln hinwegsehen. Es fällt aber ins Gewicht, was in den Köpfen vieler Hagener*innen vorgeht, welche resignativ-skeptischen Sichtweisen sie entwickelt haben, wie diese sich perpetuieren. Und: niemand wird behaupten können, den Hagenern fehle es nicht an ernsthaften Gründen sich aufzuregen. Hier seien nur drei zentrale Felder exemplarisch angeführt.

1. Tatsächlich ist die Innenstadt ein Terrain, dessen Attraktivität für Besucher*innen von Geschäften wie lustvoll flanieren wollenden Menschen - ob tags oder gar abends - mit „sub-optimal“ noch wohlwollend beschrieben ist.

2. Die Aufteilung der Städte in reiche und arme Viertel ist, wie der kürzlich verstorbene Schriftsteller Hans Magnus Enzensberger betonte, eine Erfindung des 19. Jahrhunderts: Vorbürgerliche Gesellschaften kannten diese Form der sozialen Apartheid nicht. Die heutige Wirklichkeit lässt sich beinahe idealtypisch in Hagen studieren. Ob im Quartier, das am Bahnhof beginnt und sich unter der „Ebene 2“ in Richtung Boele erstreckt, oder in Wehringhausen, dessen Klassenstruktur einen „oberen“ und „unteren“ Bereich bis heute prägt und zusätzlich mit der Zuwanderungsproblematik belastet ist.

3. Die Transformation in eine grüne Stadt, die die unvermeidbar kommenden klimatischen Veränderungen wenigstens abmildern kann, ist nur in Ansätzen erkennbar.⁶

Die reale Situation (aller Städte)

Freilich, Hagen befindet sich in dieser Situation keineswegs alleine: Beinahe jede Kommune muss vor dem Horizont der sich dramatisch zuspitzenden Klimaentwicklung sowie der keineswegs abnehmenden sozialen Effekte von Migrationsbewegungen für eine Entwicklung der

Stadtteile radikal neue Wege betreten. Die ausufernde Fachliteratur dazu lässt sich cum grano salis zu einem Ensemble von Orientierungspunkten zusammenfassen⁷:

Grünflächen und Parks: Das Hinzufügen von Grünflächen und Parks, die Begrünung von Hausfassaden und Dächern, die Planung von Windschneisen schaffen eine angenehme Atmosphäre und laden die Menschen zum Verweilen ein. Bänke, Spielplätze und Blumenbeete müssen ebenfalls integriert werden.

Fußgängerfreundliche Gestaltung: Gut gestaltete Aufenthaltsräume ohne Autoverkehr ermöglicht es den Besucherinnen und Besuchern, bequem und sicher zu bummeln und einzukaufen.



Das Modell im Osthaus-Museum, Hagen 2023. Fotos: Clemens Weiss

Gastronomie: Restaurants, Cafés und Straßencafés tragen zur Belebung der Innenstadt bei. Eine breite Auswahl an kulinarischen Angeboten kann die Attraktivität steigern und Besucherinnen und Besucher zum Verweilen einladen.

Attraktive Architektur: Die Gestaltung der Gebäude und öffentlichen Räume sollte ansprechend und einladend sein. Historische Gebäude können renoviert und modernisiert werden, um einen reizvollen Mix aus Alt und Neu zu schaffen.

Vielfältiges Einkaufserlebnis: Die Schaffung eines breiten Angebots an Einzelhandelsgeschäften, Boutiquen, Kunsthandwerksläden und lokalen Märkten sowie spezielle Angebote von zugewanderten Menschen ziehen Besucherinnen und Besucher an.

Kulturelle Veranstaltungen und Veranstaltungsorte: Das Angebot von kulturellen Veranstaltungen wie Konzerten, Kunstausstellungen, Straßenfesten und Märkten kann das Interesse der Menschen wecken und für eine lebendige Atmosphäre sorgen. Es ist wichtig, passende Aufenthaltsräume zu entdecken.

Barrierefreiheit: Eine barrierefreie Gestaltung der Innenstadt (oder besser „zentraler Quartiersräume“, nicht nur in der Innenstadt) ermöglicht es allen Menschen, unabhängig von ihren körperlichen Fähigkeiten, die Attraktionen und Geschäfte zu genießen.

Öffentlicher Regionalverkehr: Ein guter Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr macht die Innenstadt für Pendlerinnen und Pendler sowie für Besucherinnen und Besucher aus umliegenden Gemeinden leicht erreichbar. An alle zentralen Versorgungseinrichtungen sollte mensch fußläufig in max. 10 Minuten gelangen.

Solch ein Szenario plausibler Maßnahmen „in the age of clima change“ wird freilich für beinahe jede Kommune unvermeidliches Diktum, es wird lokal spezifisch mehr oder weniger kompetent und mitunter sogar sorgsam-nachhaltig angegangen werden müssen. Das eingangs skizzierte gravierende Problem eines eher katastrophalen Image (nach außen wie innen) und einer fehlenden Stadtidentität („city / town identity“) lösen sie nicht. Dazu benötigt Hagen zwingend ein distinktives Markenzeichen oder wie es in der Literatur heißt: ein „city branding“⁸.

Die Notwendigkeit des Mehr: Ein „highlight“ als Surplus

Es sind Sehenswürdigkeiten/„highlights“, die die Attraktivität von Städten oder markanten Stadtteilen sowohl für BesucherInnen wie auch BewohnerInnen ausmachen und nachhaltig ihr Image prägen, eben eine „Town-“ oder „Cityidentity“ prägen.

Beispiele:

Die Hamburger Hafencity, ein ehemaliges Hafengebiet, das in den letzten Jahren zu einem erneuerten Stadtteil umgebaut wurde. Die Hafencity umfasst nun moderne Gebäude, Parks, Geschäfte, Restaurants und Freizeitmöglichkeiten. Besonders herausragend ist die Elbphilharmonie, ein Konzerthaus, das auf einem alten Kaispeicher gebaut wurde und zu einem Symbol für die gesamte Hafencity geworden ist. Die Elbphilharmonie hat entscheidend dazu beigetragen, die Hafencity zu einem beliebten Touristenziel zu machen und die Attraktivität des Stadtteils insgesamt zu steigern.



Die „High Line“ in New York: Erfolg als Anregung. (Foto: Clemens Weiss)

Die Kulturbrauerei in Berlin: Die Kulturbrauerei ist ein ehemaliges Brauereigelände im Berliner Stadtteil Prenzlauer Berg, das zu einem Kulturzentrum umgebaut wurde. Das Gelände umfasst mehrere historische Gebäude, darunter Brauereigebäude, Lagerhäuser und eine Brauereiwohnung. Heute beherbergt die Kulturbrauerei Kinos, Theater, Clubs, Restaurants und Galerien und ist ein wichtiger Teil des kulturellen Lebens von Berlin.

Landschaftspark Duisburg-Nord: Der Landschaftspark Duisburg-Nord ist ein ehemaliges Hüttenwerk im Ruhrgebiet, das zu einem öffentlichen Park umgebaut wurde. Der Park umfasst mehrere historische Gebäude und Industrieanlagen, die für verschiedene Zwecke umgewidmet wurden (zum Beispiel Kletterzentrum, Tauchzentrum und Restaurant). Der Landschaftspark ist ein beliebtes Ausflugsziel.

Erinnert werden sollte an dieser Stelle auch an die Landmarken in der Metropolregion Ruhrgebiet, die vielfach zu Identifikationspunkten der Ruhrgebiets geworden sind.⁹ Hagen hätte dann auch eine solche Landmarke.

Oder, um Vorbilder zu nennen, in denen (auch) Brücken eine zentrale Rolle spielen, um die Attraktivität eines Quartiers zu erhöhen: die „Millennium Bridge“ in London.¹⁰ Die Brücke wurde im Jahr 2000 als Fußgängerbrücke über die Themse eröffnet und verbindet das Bankenviertel im Norden mit der „Tate Modern“ im Süden. Die Brücke wurde schnell zu einem Symbol für das moderne London. Die Brücke selbst ist ein Kunstwerk und ein beliebter Ort für Spaziergänge und Fotografie. Ein weiteres Beispiel ist die „Pont des Arts“ in Paris, die zu einem beliebten Treffpunkt geworden ist, seit sie 2008 in eine Fußgängerbrücke umgewandelt wurde. Die Seine-Brücke verbindet das Louvre-Museum mit dem Institut de France.

Die Stadt Paris hat die Brücke auch als Ort für temporäre Kunstausstellungen und Konzerte genutzt, was die Attraktivität des Quartiers weiter erhöht hat.

Insgesamt gesehen können Brücken viel mehr sein als nur funktionale Bauwerke für den Verkehr. Anregungen dazu finden wir alle genug, vor allem, wenn wir unsere eurozentristischen Blickwinkel ablegen: Die interviewten iranischen BewohnerInnen des Hagener „Ebene-2“-Quartiers assoziierten unmittelbar aus ihren Erinnerungen Isfahan, wo Brücken wunderbare, anregende andere Funktionen besitzen. Bei sorgfältiger Planung und Umnutzung können sie zu ikonischen Wahrzeichen und Symbolen einer Stadt werden und gleichzeitig dazu beitragen, vernachlässigte Gebiete wiederzubeleben und die Lebensqualität der Bewohner zu verbessern.

Hinsichtlich der Kühnheit der Idee und der potentiellen Attraktivität wäre die „Grüne Brücke Hagen“ freilich mit einem anderen, mittlerweile reüssierenden Projekt vergleichbar – mit der „High Line“ in New York City.¹¹ Die „High Line“ ist eine ehemalige Güterzugstrecke, die ursprünglich in den 1930er-Jahren erbaut wurde, um Waren vom „Meatpacking District“ bis zur 34th Street zu transportieren. Nach Jahren des Verfalls und der Vernachlässigung wurde die High Line in den frühen 2000er-Jahren zu einem öffentlichen Park umgewandelt, der zu einer weltweit bekannten Attraktion für Einheimische und Touristen gleichermaßen wurde. Die „High Line“ ist zu einem Vorbild für die Wiederbelebung von städtischen Räumen geworden und hat gezeigt, wie scheinbar unbrauchbare Infrastruktur zu einem Motor für wirtschaftliche Entwicklung und städtische Erneuerung werden kann

Der mühsame Gang / die Ebene

Natürlich. Wir sind Hagen, nicht New York oder Hamburg: Aber die „Grüne Brücke“ wäre ein vergleichbares Highlight. Hagen, dessen Reize bislang für Fremde nicht rasch sichtbar oder ersichtlich sind, würde zu einem Ort, dessen Besuch sich touristisch lohnte, bekäme etwas, das Image prägend würde, etwas, das, soweit wir sehen, weder in Deutschland,





Die Brücke von „oben“. (Fotos: Andreas Kohl)

Europa noch anderswo existiert. Eine ehemalige Vorhölle des Massenverkehrs, in der Anwohner*innen aus fünf Meter Distanz das Vergnügen haben, 24 Stunden am Tag Autos zu sehen, hören, riechen, verwandelt in einen Brückenpark für Fußgänger und Radfahrer, in einen Ort, der zum Flanieren einlädt, vielleicht auch zum Betrachten eines permanenten oder zeitweiligen „Skulpturenparks“.

Es besteht die Chance, dass ein solches Vorhaben perspektivisch realisiert werden kann. Betroffen sind die Quartiere in Altenhagen und im Bahnhofsbereich („Eastside, Westside“), Teile der Innenstadt und das Volmeufer. Ein Gutachten im Auftrag der Stadt Hagen hat ergeben, dass die Altenhagener Brücke – zu großen Teilen – entbehrlich ist. „Die Hagener Politik“ habe sich „dafür ausgesprochen, im Zuge der dringenden Erneuerungen der Fuhrparkbrücke und Eckeseyer Brücke, auf den Anschluss der Ebene 2 zu verzichten“ und die Verkehrsströme auf der B 54 stattdessen anders zu managen.¹² Ein „Stadtteilpark in luftiger Höhe“ wäre dann realisierbar.

Doch es gibt Klärungsbedarf: hinsichtlich einer zukünftigen Führung des Autoverkehrs und hinsichtlich der langfristigen Stabilität der Brückenkonstruktion.¹³ Es gibt bereits jetzt große Aufmerksamkeit auch außerhalb von Hagen und Unterstützungsangebote seitens der Wissenschaft. Eine Masterarbeit über das Brückenprojekt (RWTH Aachen/ETH Zürich) liegt vor¹⁴. Aber die Perspektive auf die Vision „Grüne Brücke“ darf nicht ausblenden, dass sie nur im Horizont der erforderlichen Transformationsziele wirklich sinnvoll ist.

Eine „grüne Brücke“ ist nur eine (von vielen notwendigen) Maßnahmen vor dem Horizont der sich dramatisch zuspitzenden Klimaentwicklung, die Hagen zwingen wird, Konzeptionen für eine grüne, robuste und zukunftsfähige Stadtentwicklung zu ergreifen.¹⁴ Und sie müsste insbesondere die eingangs skizzierten Aspekte „Attraktivitätssteigerung der Innenstadt“, ein „Konzept für den Bahnhofsbereich“, die „Volmegestaltung“, die „Zukunft der Arbeitsamtsruine“ und damit die Gesamtentwicklung dieser Quartiere als das Eigentliche, das Wichtige mitdenken. Vor allem Quartiersorientierung ist wichtig, wenn sichtbare Verbesserungen der Lebenssituation der Menschen erzielt werden sollen. Mit einer „reflexiven“ Architektur, die bauliche und infrastrukturelle Elemente mit sozialen Technologien der Gemeinschaftsbildung modellhaft verknüpft, müssen attraktive Lebensräume gestaltet werden, die sowohl für junge Menschen und Familien als auch für ältere, an Sicherheit orientierte Menschen interessant sind und konstruktiv und kreativ mit den Fragen der Zuwanderung umgehen.

Zunächst ausgeblendet bei den bisherigen Darlegungen wurde der vielleicht entscheidende Aspekt. Nicht die Verwaltung, nicht nur die Eliten der Stadt müssen überzeugt werden. Und selbst für sie gilt, worauf Chantal Mouffe, Professorin für Politische Theorie an der Universität von Westminster, kürzlich verwies,¹⁶ nämlich, dass Vernunft allein, hier die zwingende Ratio einer grünen, ökologisch und sozial konzipierten Stadtentwicklung, mit dem Problem konfrontiert ist, dass sich „Menschen ... mehr von der Affektivität als von der Vernunft leiten lassen.“ (Spinoza)¹⁷ Was Menschen zur Veränderung bewegt, sind Affekte. Ideen, Konzepte sind wichtig, doch ihre Wirkmacht hängt davon ab, dass sie mit Affekten verknüpft sind: wie gemeinsame Leidenschaften, etwa, die Identifikation mit dem Wunsch, das Quartier zukunftsorientiert umzugestalten. Ein solches Projekt muss die Menschen aufgrund ihrer gelebten Erfahrungen und konkreten Erwartungen ansprechen. Dies ist kein rein rationaler Vorgang, bei dem wir die Menschen primär mit Argumenten und wissenschaftlichen Daten zur Klimaentwicklung überzeugen können. Ein Vorgehen, das die Affekte nicht anspricht, wird kaum Resonanz, geschweige Bereitschaft zum Engagement auslösen (außer einigen „shitstorms“ auf den Webseiten der Lokalpresse).

Auch deshalb hat sich im Juni dieses Jahres der Verein „Grüne Brücke Hagen“ mit dem Ziel gegründet, „die grüne Transformation der Region Hagen in Abstimmung mit Bürgergesellschaft, Politik und Verwaltung, Stadtplanung, Fördergebern und weiteren relevanten Akteur*innen zu unterstützen“. Der Verein folgt den 17 UN-Nachhaltigkeitszielen („Agenda 2030“) und dem städtebaulichen Leitbild der Neuen Leipzig Charta vom 30.11.2020. Er „strebt Lösungen an, die nicht nur nachhaltig und innovativ, sondern auch für alle zugänglich, erschwinglich und lebensbereichernd sind.“ In einem Beirat wird er von Mitgliedern verschiedenster gesellschaftlicher Gruppen und Institutionen aus Hagen und der Region kritisch beraten werden. Auch die Bewohner*innen der Quartiere sind angesprochen.

Für uns sind Kunst und Kultur Mittel par excellence, gerade auch, um sozial-ökologische Ziele erfolgreich zu befördern. Deshalb plant der Verein für 2025 ein Brückenfest auf der „Ebene 2“, das ein Gefühl davon vermitteln kann, wie die Vision aussehen könnte. Darüber hinaus plant der Verein verschiedenste Projekte, die in den betroffenen Stadtteilen in Zusammenarbeit mit den dort Lebenden realisiert werden sollen. Partner*innen sind bildende Künstler der Stadt, Musiker, Bildungseinrichtungen, Kulturvereine. Sie sollen dazu dienen, möglichst alle in den Quartieren lebenden Menschen anzusprechen und sie aktiv einzubeziehen. Letztlich kann eine zukunftsorientierte Transformation der Stadt nur gelingen, wenn sie über eine Partizipation der Bevölkerung konzipiert und entwickelt wird. Vorrangig bleibt deshalb bei allen Maßnahmen des Vereins der Gedanke einer nachhaltigen Beteiligung der Hagener Bevölkerung. Welche Form dies annimmt, muss diskutiert und politisch beschlossen werden. Ideal wäre die Gründung eines Bürgerrates, der frei von Eigen- und Parteiinteressen die Sachfragen klären könnte – auch um die auftretenden gesellschaftlichen Konflikte zu entschärfen.¹⁸

Vier abschließende Anmerkungen

Die Erhöhung der Attraktivität durch ein „highlight“ führt in der Regel zu einer Gentrifizierung der anliegenden Stadtteile. Cafés, kleine Geschäfte, Restaurants, höhere Attraktivität für Wohnen etc. könnten die Folge sein. Derartige Entwicklungen sind ambivalent, natürlich, würden für diesen Teil Hagens aber wohl begrüßenswert moderat ausfallen.

Der Phönix, der sich kulturgeschichtlich aus der Asche erhebt, sollte nicht ignoriert werden. Das von Osthaus aufgegriffene Konzept einer Gartenstadt scheiterte zwar, sollte aber als zukunftsweisender Impuls für die Idee einer grünen Stadt in Erinnerung bleiben. Auch: Die erhaltene Brücke würde den Hagenern wie in einer Reise mit der Zeitmaschine ein in diesem Fall eindrucksvolles Monument städteplanerischer Geschichte erhalten und bietet in kritischer Aufarbeitung auch Lehren für die anstehenden Aufgaben: Sehenswert wie die erhaltenen Reste der Berliner Mauer.

Brücken sind Metaphern für die Überwindung von Hindernissen, können wie in Hesses „Siddharta“ Orte der Erleuchtung darstellen, symbolisieren in der Psychoanalyse und Traumdeutung Übergänge verschiedener Bewusstseinssebenen, verweisen auf „troubled water“, das es zu überqueren gilt.¹⁹ Sie haben eine tiefe, kulturell geprägte und politisch-gesellschaftliche Dimension.

Ein „Kairos“ ist ein religiös-philosophischer Begriff für den günstigen Zeitpunkt einer Entscheidung, dessen ungenutztes Verstreichen nachteilig sein könnte. Wir haben einen solchen, lassen wir ihn für Hagen nicht verstreichen.

Die Gespräche wurden im Rahmen des Projektes „Grüne Brücke“ aufgezeichnet. Insgesamt ca. 30 ausführliche Interviews (realisiert: B. Kühmel). Z.T. Dokumentiert in: www.greenbridgehagen.com.

Anmerkungen

1 Etwas verwirrend, bei dem gemeinhin als Altenhagener Brücke verstandene Objekten handelt es sich eigentlich um die Fuhrpark- und Eckeseyer Brücke, der zum Park wandelbare Abschnitt wiederum wird als Ebene 2 bezeichnet. Ein hier notwendiger Verweis: Es gibt eine wunderbare Collage aus Fotos und Videos bez. der „Altenhagener Brücke“: <http://www.5dim.de/html/EU/D/NW/HA/AltenhagenerBruecke.html>

2 https://de.wikipedia.org/wiki/Clemens_Weiss

3 s. www.greenbridgehagen.com

4 https://de.wikipedia.org/wiki/Claudia_van_Koolwijk. Claudia van Koolwijk plante fest, an weiteren Projekten im Kontext „Grüne Brücke“ mit zu arbeiten. Leider verstarb sie am 28.06. dieses Jahres im Alter von 62 Jahren.. Zu ihren Arbeiten, s. <https://www.claudiavankoolwijk.de/>

5 So eine der auf Zettel notierten Rückmeldungen im Osthaus-Museum.

6 Pars pro toto: So kann mensch kann durchaus ein Bemühen beobachten, die Radwegesituation zu verbessern. Es gibt kleine Fortschritte, aber eben kleine.

7 Die angeführten Aspekte resümieren eine Recherche der Fachliteratur:

<https://www.scinexx.de/dossierartikel/kann-stadtentwicklung-oekologisch-sein/> 25.juli 2023;

For the background: Sassen, Saskia, Expulsions: Brutality and Complexity in the Global Economy, Cambridge 2014; Peter Calthorpe - „Urbanism in the Age of Climate Change“ Washington, D.C., 2011;

<https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/urbanisierung-die-stadt-von-morgen/>

<https://www.staedtetag.de/positionen/positionspapiere/integrierte-stadtentwicklungsplanung-2015>

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/planungsinstrumente/umweltschonende-raumplanung/stadtentwicklung#stadtentwicklung-aktiver-planungs-und-veraenderungsprozess;>

Städte von morgen. Herausforderungen, Visionen, Wege nach vorn. Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg 2011.

Informativ auch: newsletter@baukultur.nrw

8 <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S187704281200403X> . The well-being and satisfaction of citizens and visitors are strongly influenced by the image of a city or place, to which monumental or iconic buildings have a great contribution.

9 <https://www.ruhrgebiet-industriekultur.de/kunst>

10 Unbedingt empfehlenswert in diesem Kontext: Vortrag Thomas Eltners an der VHS Hagen: <https://1drv.ms/b/s!AostbElq1eYdgP9mjfyIH04Yp39wXA?e=54Kid9>

11 Zur „High Line“ sei auf die website: www.greenbridgehagen.com verwiesen. Clemens Weiss, der das New Yorker Projekt langjährig unterstützte, hat eine gute Beschreibung und Fotodokumentation eingerichtet.

12 Brücke-WP-2020-10-06Hagen_ „Ebene 2“ als Stadtteilpark in luftiger Höhe - wr.de

13 Ibid.

14 WP, 3. August 2023 (Laura Weber).

15 Zuletzt in der Presse diskutiert: Umgestaltungen (Terrassen) des Volmeufers/ Areal der Arbeitsagentur und der Räume nördlich des Bahnhofs

16 Chantal Mouffe, Eine Grüne demokratische Revolution, edition suhrkamp, Berlin 2023.

17 Zitiert nach Mouffe,, S. 7.

18 s. einführung zur Konzeption: <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/zustand-der-demokratie-2021/335445/demokratische-innovation-durch-buergerraete/>

19 Ein brillanter Beitrag zu den (ambivalenten) Aspekten der Brückensymbolik: <https://www.deutschlandfunk.de/bruecken-metaphorisch-symbolisches-potenzial-100.html>

