

IHR WOCHENENDE

ZUHAUSE IN DER PFALZ

Von Brücken und Landschaften

Über zwei Brücken führt die Autobahn im Norden der Stadt Kaiserslautern. Als sie entstanden, galten sie als Baudenkmal und waren Postkartenmotive. Es kamen Krieg, Zerstörung, Wiederaufbau – und immer mehr Verkehr. Der Autobahnausbau erfordert breitere Brücken. Die Anforderungen der Verkehrsplanung drängen ästhetische Fragen in den Hintergrund. Schade, meinen Architektur-Experten. Ein Nachruf zum Verlust der Lautertalbrücke.



Zwischen 1934 und 1937 gebaut und von Paul Bonatz geplant: die Autobahnbrücke über das Lautertal ...

VON MATTHIAS SCHIRREN

Im vergangenen Jahr konnte man beobachten, wie sie Stück um Stück verschwand. Der Abbau ihrer wuchtigen, in roten Sandstein gekleideten Betonpfeiler durch geschulte Praktiker war Meldungen und Berichte wert. Ebenso wie der Rückbau der mächtigen, grün gestrichenen Stahlträger, die von Pfeiler zu Pfeiler spannten. Für ihn mussten Spezialkrane angefordert werden, die sich zunächst verhohten. Schon begann das Herz zu triumphieren, da meisterden die Kräne ihre Aufgabe schließlich doch. Aus den Worten der beteiligten Ingenieure sprachen Respekt und Stolz gleichermaßen, jedoch kein Bedauern. Nun soll ein einzelner Pfeiler der ehemals stolzen Reihe konserviert werden. Das ist gut so, aber den Verlust des Ganzen kann dieser eine Pfeiler nicht wettmachen. Dass er ihn sichtbar macht, ist das Beste, was sich von ihm sagen ließe.

Die Rede ist von der alten Lautertalbrücke, eine der beiden Großbrückenbauwerke, die im Norden und Nordwesten das Weichbild der Stadt Kaiserslautern tangierten und die im Zusammenhang mit dem Bau der Reichsautobahn in den 1930er Jahren entstanden sind. Vielmehr: entstanden waren, wie man nun über die alte Lautertalbrücke sagen müsste. Denn es gibt sie nicht mehr. Die neue Sichtbetonbrücke, die man gleich neben ihr errichtete – eine zweite, auf dem Verlauf der jetzt abgerissenen, steht kurz vor der Vollendung –, ersetzt nur ihre verkehrstechnische Funktion. Ihre Geräuschkulisse bleibt zwar deutlich hinter dem Rumpeln der Lastzüge auf der alten Brücke zurück. Den ästhetischen Verlust, der mit dem Abbau des Altbaus einherging, kann das aber nicht überspielen.

Die Waschmühlalbrücke, der rundbogige Schwesterbau der Lautertalbrücke, nur wenige hundert Meter östlich der Lautertalbrücke gelegen und wie sie selbst einst von dem Architekten Paul Bonatz entworfen, hatte mehr Glück. Zumindest, was ihren bloßen Erhalt und die Wiederherstellung ihrer äußeren Form angeht. Sie war unter Denkmalschutz gestellt worden und

wurde während der Verbreiterung der heutigen A6 von vier auf sechs Spuren, der nun die alte Lautertalbrücke zum Opfer fiel, geradezu liebevoll restauriert. Selbst die zwischenzeitlich zerstört gewesene, mit einer Art Zahnfries geschmückte Mauerkrone des Bauwerks, stellte man jetzt wieder her.

Warum die Denkmalbehörde die eine Brücke schützte und die andere der Vernichtung anheimgab, muss allerdings rätselhaft bleiben. Denn beide Brücken zusammen bildeten ein Ganzes, und zwar gerade in ihrer Gegensätzlichkeit, die man dialektisch im Hegelschen Sinne nennen muss. Die Brücken waren den konträren Landschaftsformen, in die sie gestellt wurden, ab-

terlehre der Architektur. Sie sollte Architektur und Landschaft in Übereinstimmung bringen, um sie regelrecht, oder doch zumindest künstlerisch nachvollziehbar, zu harmonisieren. Dafür stellte Fischer Leitsätze auf. Eine der Fischerschen Faustregeln lautete: Dasjenige, was einen Baugrund landschaftlich auszeichnet, sei es die Schroffheit aufragender Berge oder die Ausblicke freigebende Weite eines Talbodens, sollte durch seine Bebauung eher noch gesteigert werden, als dass es nivelliert würde. Die Höhen sollte man eher noch weiter erhöhen, die Niederungen eher noch zusätzlich absenken, wo nicht de facto, da zumindest ästhetisch, für den Augeneindruck.



1945 von der Wehrmacht gesprengt: Die Pfeiler halten stand. FOTO: STADTARCHIV KL

gelauscht. Sie machten die Landschaft als eine ideale Einheit, deren Funktion gerade darin besteht, das Gegensätzliche ihrer einzelnen Formationen in sich aufzuheben, ästhetisch erfahrbar. Diese Erfahrbarkeit ist jetzt nicht mehr gegeben, oder zumindest nicht mehr im selben Maße gegeben wie zuvor. Warum?

Einen Hinweis, wie die unterschiedliche Gestalt der beiden Brücken jenseits ihrer technischen Bedingtheit zu verstehen ist, gibt uns die Ausbildung, die der Entwerfer der Brücken als Architekt genossen hatte. Paul Bonatz war ein Schüler des Stuttgarter Städtebaulehrers Theodor Fischer. Fischer entwickelte um die Wende des 19. zum 20. Jahrhundert so etwas wie eine Charak-

terlehre der Architektur. Sie sollte Architektur und Landschaft in Übereinstimmung bringen, um sie regelrecht, oder doch zumindest künstlerisch nachvollziehbar, zu harmonisieren. Dafür stellte Fischer Leitsätze auf. Eine der Fischerschen Faustregeln lautete: Dasjenige, was einen Baugrund landschaftlich auszeichnet, sei es die Schroffheit aufragender Berge oder die Ausblicke freigebende Weite eines Talbodens, sollte durch seine Bebauung eher noch gesteigert werden, als dass es nivelliert würde. Die Höhen sollte man eher noch weiter erhöhen, die Niederungen eher noch zusätzlich absenken, wo nicht de facto, da zumindest ästhetisch, für den Augeneindruck.



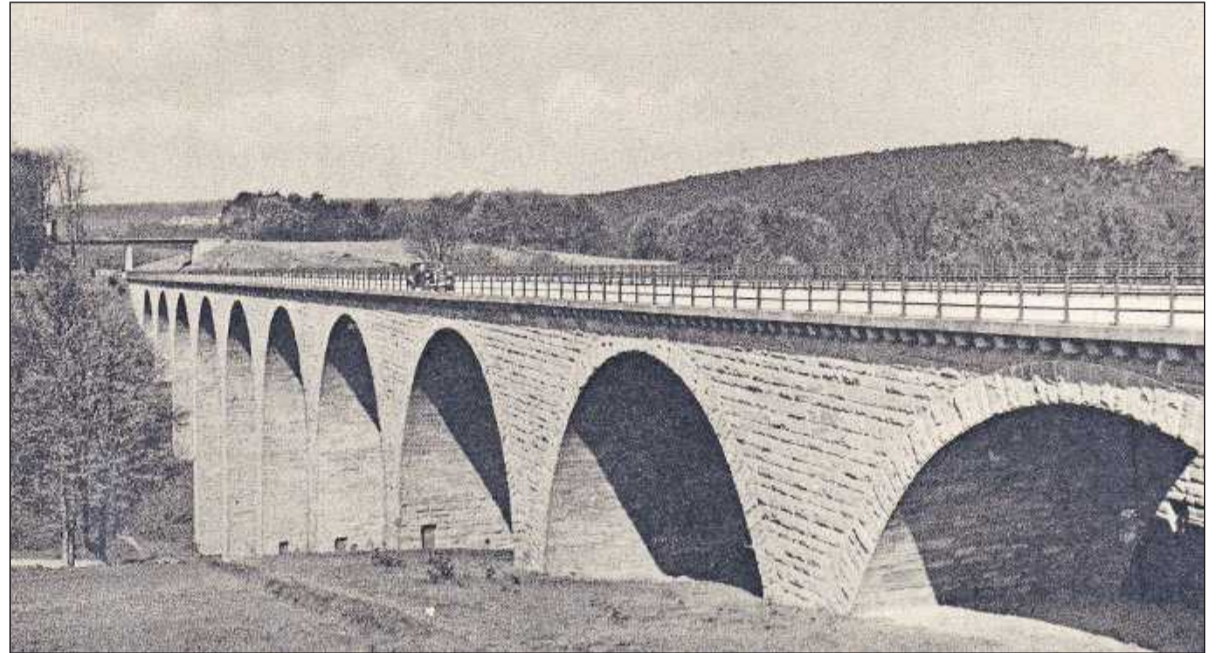
Der einsame Rest der alten Lautertalbrücke, um den jetzt ein Streit entbrannt ist. FOTO: VIEW

Zur Sache: Der Lauterer Pfeilerstreit

„Das Ding kann weg“, sagen die einen, darunter der Oberbürgermeister der Stadt Kaiserslautern. „Der Pfeiler soll stehen bleiben“, sagen die anderen, darunter der Landesbetrieb Mobilität (LBM), gewissermaßen als steinerne Zeuge der Geschichte. Im Kaiserslauterer Stadtrat, und nicht nur dort, ist nun eine heftige Debatte über das Schicksal des letzten noch verbliebenen Pfeilers der alten Lautertalbrücke entbrannt: ein Rest Sandstein zwischen Beton.

Im alten Mauerwerk ließen sich Nistkästen für Fledermäuse einrichten, zu Füßen alten Pfeilers ließe sich ein Regenrückhaltebecken anlegen. So die Idee des für den Ausbau der A6 von vier auf sechs Spuren und somit auch für den Brückenbau zuständigen Landesbetriebs Mobilität (LBM). Dort hat man zunächst einmal nicht mit dem Wider-

stand der Stadt gerechnet. Es sieht fast so aus, als sei man dort lediglich verstimmt, nicht gefragt, sondern quasi vor Tatsachen gestellt worden zu sein. Kosten für die Stadt seien mit dem stehengebliebenen Pfeiler ja nicht verbunden – sagt zumindest der LBM. Ein Regenrückhaltebecken müsse eh errichtet werden, und dort könne – auf einer Insel gewissermaßen – dann der alte Pfeiler stehen. Ein Verein für Baukultur hat sich ebenfalls sofort für den Erhalt stark gemacht, darauf verweisend, dass in Kaiserslautern zwar vieles im Krieg zerstört wurde, aber auch jede Menge Erhaltenswertes in den Jahren danach kurzerhand abgerissen wurde. Noch wird an der neuen Brücke gebaut. Noch genügend Zeit also für den Austausch von Argumenten vor der endgültigen Entscheidung. |gil



... und die Autobahnbrücke über das Waschmühlal.

FOTO: STADTARCHIV KAISERSLAUTERN

ins menschliche Bewusstsein hebt. Belege einer solchen Denkungsart gibt es viele in der Kunst- und Architekturgeschichte. Paul Klees berühmter Satz von der Kunst, die nicht abbilde, sondern zuallererst sichtbar mache, gehört in diesen Zusammenhang. Aber auch Michelangelos Rede von der Figur, die in dem zu behauenden Steinblock schon dergestalt enthalten sei, dass sie durch Hammer und Meißel des Bildhauers nur noch freigelegt werden müsse. Aus dem selbstherrlichen Entwerfer wird in dieser Betrachtungsweise ein Forscher, einer, der sich in eine gegebene Situation einfindet, ohne sich ihr bloß anzupassen. „Er wandelte auf den Wegen des Lebens als ein Suchen-

die er ganz aus dem Vorgang eines suchenden Bauens heraus zu begreifen suchte. „Wege zur Form“ war Häringss Aufsatz überschrieben, der in der Werkbundszeitschrift „Die Form“ erschien – und eben nicht „Entwurf der Form“ oder „Prägung der Form“.

Eine ganze Generation von Schülern Fischers hat architektonisch und städtebaulich nach diesen Prinzipien gehandelt, über alle Grenzen der politischen, ideologischen und schließlich auch moralisch wirksamen Parteiungen des 20. Jahrhunderts hinweg. Man kann diese Prinzipien in Ernst Mays kontrastierender Einpassung der Siedlung Römerstadt in das weich geschwungene Niddatal bei Frankfurt er-

nen, dicht an das andere herangerückte Teilbauwerk zumaß, proportionierte Bonatz den Gesamtbau der Brücken trotz ihrer Größe geradezu grazil. Das zwischen den Baukörpern und entlang der Pfeiler in die Tiefe fallende Licht kann so im schattigen Waschmühlal eine besondere Wirkung entfalten. Es umspielt die Brückenpfeiler so, wie das durch die Blätterkrone einfallende Licht die eng stehenden Baumstämme in den Wäldern ringsum plastisch hervorhebt. Man fühlt sich an die Lichtschattenstimmung von Bildern aus Fritz Langs Siegfried-Verfilmung erinnert, wenn man die Bögen der Brücke im Frühnebel eines sonnigen Tages unterfährt.

Die jetzt verlorene Lautertalbrücke hingegen hatte sich im gleißenden Licht zu bewahren. Auch bei ihr verteilte der Architekt die vier Fahrbahnen auf zwei Baukörper. Das Licht-Schattenspiel kam hier aber naturgemäß in anderer Weise zur Geltung. Schon wegen der sehr viel weiteren Längsabstände der Pfeiler, die der Verzicht auf die altertümliche Bogenkonstruktion ermöglichte: Die Lautertalbrücke überspannte, leicht nach Westen hin abfallend, ein helles und weites Tal; ein Tal, das durch Wiesen und Auen gekennzeichnet ist, kein schroffes, enges, wie das Waschmühlal. Jenes Tal des Flusses Lauter nämlich, dessen Helligkeit und Weite auch auf den Namen des es durchziehenden Flusses abgefärbt zu haben scheint.

Im Ergebnis entsprachen sich der landschaftliche Charakter des jeweiligen Tales und die architektonischen Erscheinungsbilder der Brücken. Und das nicht nur deshalb, weil Bonatz die Pfeiler beider Brücken mit dem ortstüblichen pfälzischen Sandstein verkleidete, dessen rau bossierte Oberfläche er so inszenierte, dass sie Erinnerungen an die staufischen Buckelquader wecken, auf die man in der Pfalz allenthalben trifft. Man findet sie auch an den Rudimenten der Pfalz Kaiser Friedrich Barbarossas, auf die man die Gründung der Stadt Kaiserslautern zurückführt, und die derzeit im Zentrum der Stadt mit einer aufwendigen – und ästhetisch freilich wiederum diskussionswürdigen – Einfassung gefeiert wird.

Die Lautertalbrücke aber war keine bloße Anbiederung an den historischen Ort. Sie war eine Antwort auf das Erscheinungsbild der Landschaft. Und als solche wird sie fehlen. Leider gilt das auch für die unter Denkmalschutz gestellte Waschmühlalbrücke. Durch den neben ihr errichteten, aber wenig sensibel gestalteten Neubau einer Art Hängebrücke, dessen die Brücke überragende Pfeiler und Trossen die ruhigen Linien des Altbaus überschneiden, ohne eine Entsprechung, und sei es die eines künstlerischen Kontrastes, zu formulieren, ist auch sie – trotz der Rekonstruktion ihrer äußeren Form – um ihre einmalige Wirkung gebracht. Schade!

DER AUTOR

Prof. Dr. Matthias Schirren lehrt Geschichte und Theorie der Architektur an der TU Kaiserslautern. Er hat Architekturausstellungen kuratiert und zahlreiche Publikationen zu Kunst, Architektur und Städtebau des 19. bis 21. Jahrhunderts verfasst.



Die restaurierte Waschmühlalbrücke mit moderner „Schwester“. ARCHIVFOTO: VIEW

der“ schrieb Rainer Maria Rilke in diesem Sinne Anfang des 20. Jahrhunderts über den Bildhauer Auguste Rodin, dessen Plastiken den Raum neu charakterisierten: expressiv wohl, wenn auch nicht im alltäglichen Verständnis des Wortes, wie die Zeitgenossen richtig verstanden.

„Nicht unsere Individualität haben wir zu gestalten, sondern die Individualität der Dinge. Ihr Ausdruck sei identisch mit ihnen selbst“, beendete der von der Lebensphilosophie des Jahrhundertwende und den Plastiken August Rodins gleichermaßen begeisterte Fischer-Schüler Hugo Häring noch Mitte der 1920er Jahre seine wichtigste theoretische Schrift zur Architektur,

kennen. Ebenso wie in den Utopien der Alpenüberbauung, mit denen Bruno Taut nach dem Ersten Weltkrieg, in der Hochzeit des architektonischen Expressionismus, hervorgetreten ist. May und Taut waren bekennende Planwirtschaftler und standen den Ideen des Kommunismus nahe. Aber auch an seinen berühmten Autobahnbrücken, die er in den 1930er Jahren für Hitlers Organisation Todt realisierte, hat Paul Bonatz diese Entwurfsprinzipien beispielhaft angewandt.

So reagieren die schlanken Bogenstellungen der Waschmühlalbrücke auf die Enge des Tales, das sie überröhlen. Dadurch, dass er außerdem jeder der beiden Doppelfahrbahnen ein eige-

Zur Person: Paul Bonatz

Bonatz? Zuletzt hat man diesen Namen gehört, als dem Projekt „Stuttgart 21“ die Seitenflügel des Stuttgarter Hauptbahnhofs zum Opfer fielen. Der Architekt dieses 1927 vollendeten Baus war Paul Bonatz, geboren am 6. Dezember 1877 im lothringischen Solgn/Solgne, südlich von Metz. Der Sohn eines ins Reichsland Elsass-Lothringen versetzten Mecklenburgers und einer Luxemburgerin wurde einer der bedeutendsten deutschen Architekten der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Sein Studium absolvierte er in München, folgte dann seinem Lehrer Theodor Fischer – der wichtigste Name der Architektengeneration zuvor – nach Stuttgart. Den Lehrstuhl dort, den er als Fischers Nachfolger innehatte, behielt er bis 1943. Erst 1944 beschloss er, von einem Aufenthalt in der Türkei – als Berater im

türkischen Kulturministerium – nicht mehr nach Deutschland zurückzukehren. Bis 1954 war er Professor an der Universität Istanbul, war beteiligt an der Entstehung des Opernhauses in Ankara und kehrte erst zwei Jahre vor seinem Tod wieder nach Stuttgart zurück. Sein letzter Entwurf – der Wiederaufbau des zerstörten Stuttgarter Kunstgebäudes 1955/56 – wurde durch seinen ehemaligen Assistenten ausgeführt.

Bonatz' laviierende Haltung während der Nazi-Diktatur – „Wir Architekten wollen bauen“ –, seine Beteiligung an NS-Prestigeprojekten wie den Reichsautobahnen mit ihren Brückenbauten, fließen immer wieder in die Beurteilung seines immensen architektonischen Lebenswerkes mit ein. Seine Leistung als Architekt und Städtebauer ist jedoch inzwischen unumstritten. |gil