

Form folgt Kraft

Die preisgekrönte Neue Campus-Brücke in Mainz von schneider+schumacher und Schüssler-Plan ist wunderschön und ein Politikum

VON MARKUS CLAUER

Die Neue Campus-Brücke ritzt sich mit scharfen Kanten in das Wahrnehmungsgedächtnis. Selbst dem, der sie mit Tempo 80 durchfährt. Der Blick in den Rückspiegel. Was für ein schöner Bau. Ein ästhetisches Ufo, gelandet auf zwei schräg stehenden Beinen, Koblenzer Straße, Mainz. Ein Stadteingang. Gebaut haben die schnittige Überquerungskulptur, die jetzt mit dem International Architecture Award ausgezeichnet wurde, schneider+schumacher zusammen mit den Ingenieuren von Schüssler-Plan. Blöd nur, dass die Brücke immer noch ein Politikum darstellt.

Das nennt man wohl Assoziationsdichte, dass Bauwerke die gedankliche Bildproduktion anfeuern. Zur Neuen Campus-Brücke in Mainz zum Beispiel fällt dem Betrachter ein futuristisches Reptil ein. Oder Tischskulptur, dynamisches Origami, eleganter Krake. Und aus der Untersicht: Kulisse eines expressionistischen Stummfilms von „Metropolis“-Regisseur Fritz Lang. Alles auf Antrieb. Die formvollendete Querung mit den steil geneigten Brüstungen, umgeben von in ihrem Verlauf geknickten, weitläufigen Rampen, verbindet Gegenwart und Geschichte und die Gutenberg-Uni mit der Hochschule Mainz. Am Stadteingang, von der A60 her. Samstags schauen Fußballfans, fußläufig auf der Brücke unterwegs, tief in die Rheinebene, bevor die Opel-Arena des FSV Mainz sie verschluckt. Im Bild stehen allerdings auch Poller, die die Brücke einseitig abrupt begrenzen – gegenüber Äckern. Hanebüchen.

Die Brücke führt tatsächlich ins Leere. Assoziation hier: Schildbürgerstreich. Der Architekt Michael Schumacher parkt seinen Tesla im Brückenschatten. Was kann er dafür, dass die Stadt Mainz, die seit 2008 als schneider+schumacher die dazu ausgelobten Ausschreibung gewannen, an dem Bauwerk laboriert, es verabsäumt hat, sich das Bauland für die von der Brücke wegführende Busspur zu sichern? Nichts. Das Fachgebiet des drahtigen



Steil geneigte Brückengeländer, zwei Beine, lauter Dreiecksflächen: Die Neue Campus-Brücke. FOTOS: JÖRG HEMPEL, AACHEN

59-Jährigen mit Intellektuellengesicht, der an der TU Kaiserslautern studiert hat, sind Bauten voller – seine Wortschöpfung – „pragmatischer Poesie“.

Unikate wie die auf Stelzen stehende Info-Box am Potsdamer Platz, die das mit rund 170 Mitarbeitern und Dependancen in Wien und China agierende Frankfurter Büro schneider+schumacher in den 1990er-Jahren bekannt gemacht hat, das er mit Till Schneider betreibt. Die Erweiterung des Frankfurter Städel-Museums, bei dem froshäugige Fenster aus dem ebenerdig begehbaren Rasendach lugen. Oder die spektakulär gezackte und mehrfach preisgekrönte Autobahnkirche Siegerland, die von außen einer stilisierten Batman-Maske ähnelt und im Innern mit skulpturalen

Einbauten aus Holz die Intimität verströmt und ein Lichtspiel aufführt wie Le Corbusiers Sakralbau in Ronchamp.

Die Stadt Mainz hat es versäumt, sich rechtzeitig Baugrundstücke zu sichern. Deshalb läuft die Neue Campus-Brücke vorerst ins Leere.

In Mainz bauen schumacher+schneider gerade am Hafenkai am Zollhafen ein Wohnhaus mit Gewerbeflächen in Form eines Doppel-X. Und demnächst, am 16. Oktober genauer, wird ein liches Studien- und Konferenzzentrum der Mannheim Business School von schneider+schumacher eingeweiht, das

die Architekten in die stillgelegte Heizzentrale und den dazugehörigen Kohlekeller des denkmalgeschützten Mannheimer Barockschlosses gepflanzt haben, ein Land-Art-Projekt recht eigentlich.

„Eine Form“, sagt Schumacher zu seinem Bauprinzip, „muss immer gute Gründe haben“. Wer mit dem gebürtigen Krefelder spricht, lernt einen souverän unprätentiösen Menschen kennen. Sein Elektro-Auto ist auch schon acht Jahre alt.

Er sagt, bei allem, was man tue, müsse man „eine Kultur“ haben, egal ob als Bäcker oder Baumeister, nur so könne etwas Gescheites dabei herauskommen. „Eine Architektur“, sagt er, „steht vielleicht 100 Jahre“. Man solle sich



Wie im Stummfilm: Die Untersicht.



Brückenansicht mit Architektenauto.

schon darum scheren, was genau da hinterlassen werde.

Michael Schumacher jedenfalls wirkt sehr deutlich so, als habe er produktive Skrupel und sei am Optimalen interessiert, aber in den Grenzen des Machbaren. Er kultiviert einen ästhetischen Überfluss, der mit sparsamsten Mitteln erzielt wird. Sein Vorbild sei, erzählt er, Gustave Eiffel.

Die Campus-Brücke ist im Übrigen nicht sein erstes Werk dieser Art. In Raunheim überschießt ein weißes Brückenband Marke schneider+schumacher zusammen mit Schüssler Plan die 70 Meter breite Ölhafenzufahrt, geschwungen wie ein spiralförmig auslaufender Pinselstrich des informellen Malers K.O. Götz. In Mainz folgt die Brücke ih-

rer Funktion und den beim Brückenbau auftretenden Kräften. Das steil geneigten Brückengeländer aus dreiecksförmigen Betonscheiben mit aufgesetztem perforiertem Stahlblech etwa, horizontaler Abstand zwischen Handlauf und Kante: ein Meter 50, dient als Überwurfsschutz. Die Idee mit der Neigung wurde in einem gefalteten Querschnitt überführt und konsequent auch in der sogenannten Längsentwicklung weitergetragen. Wie unter Spannung steht das Bauwerk auf zwei mit dem Überbau monolithisch verbundenen Beinen. Wer will, kann darin die Entfaltung von Dreiecksflächen sehen. Überall Dreiecke. Architekt Michael Schumacher sagt, das sei nun mal die stabilste Geometrie.

Irgendwie gewaltig fühlt sich die Brücke von unten aus erlebt an. Dann wieder filigran, ein kubistisches Gemälde aus Beton. Auf ihr dagegen läuft es sich wie eingeehgt. Die stark geneigten Brückengeländer. Die an beiden Seiten gegenläufig leicht ansteigenden Seiten. Das Gelände ist hoch, trotzdem bleibt die Sicht ins Offene erhalten. Nachts wird die Campus-Brücke wunderschön illuminiert.

Ein schiefes Licht fällt nur darauf, dass sie seit fast zwei Jahren wegen der ungeklärten Eigentumsverhältnisse schon ihren Zweck nur halb erfüllen kann. Das mit der Busspur auf der einen Brückenseite geht einfach nicht weiter. Große Architektur begegnet hier einer schwelenden Provinzposse.

Zwischendurch ließ die Stadt Mainz sogar Bagger drohend auffahren. Wie um das Ackerland zu planieren, das ihr gar nicht gehört. Die Bauern stellten ihnen ihre Traktoren entgegen. Mit Mühe ließ sich der Konflikt damals deeskalieren. Jetzt wird nach neuen Wegen gesucht.

Wie es aus der Stadtverwaltung heißt, sind die Streitpartner mittlerweile in einem sogenannten Umlenungsverfahren angelangt, das einen Grundstückstausch vorsieht. Es soll ganz gut aussehen. Und auch der Architekt braust wohlgelaunt von einem seiner Lieblingsobjekte davon. Das Auto sirrt leise. Er winkt.