

Michael Fehr

Die Brache als Park

Der park.bahnhof.reken von Markus Ambach

Markus Ambachs Projekt 'park.bahnhof.reken' wird auch nach Abschluss der vorbereitenden Arbeiten keine feste Form haben: So wie jetzt, Anfang Juli 2005, erst in Teilbereichen erkennbar ist, was im Rahmen des Projekts um den alten Bahnhof in Reken entstehen soll, wird das, was bis zum Tage der Eröffnung im Rahmen der Skulptur-Biennale Münsterland Ende August 2005 realisiert sein wird, sich bald wieder verändern und womöglich ganz verschwinden, wenn der dann gegebene Zustand des Parks nicht durch entsprechende Aktivitäten der Anwohner und Nutzer erhalten wird. Denn das Vergängliche und Flüchtige menschlicher Eingriffe gegenüber der Selbsttätigkeit der Natur und ihrer Gestaltungskraft in immer währenden Zyklen hervorzuheben und zur Anschauung zu bringen, ist einer der Grundgedanken dieses 'informellen Landschaftsparks' (Markus Ambach), der aus einer Brache entsteht und eine Brache bleiben wird. Deshalb auch kann ich mich im Folgenden nicht auf einen bestimmten Zustand des Projekts beziehen, sondern mache stattdessen den Versuch, die ihm zugrunde liegende künstlerische Strategie zu skizzieren.

Unter einer Brache verstand man zu Zeiten der Zwei-, Drei oder Mehrfelderwirtschaft ein Flurstück, das für eine Vegetationsperiode unbestellt blieb, um die Bodenstruktur und den Wasserhaushalt zu verbessern und die Humusbildung, die Unkrautbekämpfung und die Bodengare fördern. Brachland in traditionellen wirtschaftlichen Zusammenhängen war also nicht ein unbearbeitetes *waste-land*, sondern ein sorgfältig umbrochener Acker, dem eine Regenerationsphase verordnet wurde, bevor man ihn wieder zum Anbau von Getreide oder Erdfrüchten nutzte. Der Einsatz von künstlichem Dünger machte diesen lang erprobten, nachhaltigen Umgang mit dem Land obsolet und ermöglichte die durchgehende, intensive Nutzung des Bodens. Diese wiederum führte in den Industrieländern in dem Maße, wie sie durchgesetzt wurde, nicht nur zur Überproduktion von landwirtschaftlichen Gütern und zur Belastung der Gewässer, sondern im letzten Jahrzehnt schließlich dazu, dass ganze Landstriche aus der Produktion genommen werden mussten, um die Agrarwirtschaft in ihrer Struktur zu erhalten. Das in diesen Zusammenhängen entstandene Brachland hat aber, wie die so genannten Industriebrachen, mit der ursprünglichen Idee der Brache nur noch den Namen gemein: Denn wie diese Stücke Land durch Subventionen an die Bauern künstlich aus dem wirtschaftlichen Kreislauf herausgehalten werden, so sind jene in der Tat *waste-land*, Land, das unter ökonomischen Gesichtspunkten ausgespielt hat, das nicht mehr benötigt und deshalb nicht beachtet wird, oder Land, das aufgrund seiner Größe, Lage oder Beschaffenheit nicht oder nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll bewirtschaftet werden kann und deshalb als eine Restfläche gilt, wie die Stadt- und Landschaftsplaner solche Grundstücke nennen. Mit anderen Worten: Wenn heute von Brache gesprochen wird, dann ist das meistens nichts als die euphemistische Bezeichnung für ein Gelände, das nur, weil es eine Immobilie ist, nicht als Müll bezeichnet wird, ökonomisch gesehen sich jedoch genau in diesem Status befindet.

Das Gelände um den Bahnhof Reken, der in den 60/70er Jahren mit der Durchsetzung des Individualverkehrs seine Funktion verlor, deshalb zum größeren Teil stillgelegt und auf ein einzelnes Gleis mit so genanntem *Service-Point* reduziert wurde, ist in diesem Zusammenhang ein reiches Feld: Es bietet vielfältiges Anschauungsmaterial für den historischen wie gegenwärtigen Umgang mit Land, Boden und Immobilien und dabei speziell für die unterschiedlichen Formen des Verfalls bzw. der Neubewertung des Verfallenen: Geteilt durch die Schienentrasse, wird der westliche, am Rande der Stadt gelegene Bereich vom nicht mehr genutzten, etwas heruntergekommenen, doch als Baudenkmal geschützten Bahnhofsgebäude dominiert und ist seit Kurzem Gegenstand verschiedener baulicher Maßnahmen seitens der Stadt Reken und der Bundesbahn, während der östliche, jenseits des letzten verbliebenen Gleises und zwischen ihm und

dem alles beherrschenden Iglo-Werk gelegene, vom Ort aus nur schwer zugängliche Teil des Geländes eine typische moderne Brache ist. Dieses Teilstück des Bahnhofsgeländes, von dem aus auch einmal ein Gleisanschluss in die Lebensmittelfabrik führte, wurde nach dem Ausbau der Schienen offensichtlich sich selbst überlassen und stellt sich heute als ein mehr oder weniger undurchdringliches, grünes Dickicht typischer Siedlerpflanzen: von Gräsern, Blumen, Büschen und Bäumen dar, durch das allerdings an einer Stelle ein zum Teil improvisiert befestigter Trampelpfad vom Bahnhofsgelände über das Gleis zum Werkstor führt.

Die Zweiteilung des Geländes in einen 'zivilisierten' und 'wilden' Teil hat Markus Ambach zum Ausgangspunkt für seine künstlerischen Interventionen gemacht, die man im Sinne einer Definition von Immanuel Kant¹ als eine Malerei mit der Natur oder als Landschaftsgärtnerei bezeichnen kann. Denn Ambachs Haltung ist die eines Gärtners oder Landschaftsmalers und nicht die eines Landschaftsarchitekten oder Planers: Ambach projiziert nicht etwas in die Landschaft und gestaltet sie nicht nach einem zuvor gefassten Plan um, sondern 'malt' mit dem, was er vorfindet, in der realen Situation. Dabei ist für Ambachs Vorgehen charakteristisch, dass er auf das Vorgefundene differenziert und mit unterschiedlichen Methoden eingeht, dass er auf die kontinuierliche Selbsttätigkeit der gegebenen Elemente und Bedingungen, der Natur wie der sozialen Beziehungen, setzt und dass er das im Vergleich dazu Ephemere seiner Eingriffe zur Anschauung zu bringen versucht.

Auf diese Weise kann der Künstler ganz unterschiedliche 'Bilder' aus dem herausarbeiten, was er als gegeben vorfindet. Zum Einsatz kommen dabei im 'wilden' Geländeteil in erster Linie klassisch gärtnerische Techniken, wie das Frei- und Zurückschneiden der Vegetation, das Anlegen von Pfaden, Wegen und Plätzen, das Entfernen von nicht-natürlichen, fremden Elementen oder deren Betonung durch Rahmung oder Isolation, wie schließlich das Aufdecken, Hervorholen und Freilegen von überwucherten Anlagen und die Formulierung von Sichtbezügen und Blickachsen. Als Ergebnis dieser Eingriffe, die zum Zeitpunkt, zu dem dieser Text entsteht, noch nicht realisiert sind und deshalb nicht näher beschrieben werden können, wird das Gelände aber nicht nur wieder zugänglich und als Teil des ehemaligen Bahnhofs erfahrbar sowie in seinen Dimensionen erkennbar gemacht; vielmehr werden seine Elemente, die natürlichen nicht weniger als die von Menschen eingebrachten, in unterschiedlicher Weise so in Szene gesetzt, dass aus dem unspezifischen Gelände ein Ensemble von individuellen Orten entsteht, die bei ihren Besuchern höchst unterschiedliche Stimmungen erzeugen und beim Durchschreiten der Anlage eine abwechslungsreiche Abfolge von Landschaftsbildern mit verschiedenen Stationen hervorrufen werden. Eine solche Station ist um das alte Bahnhofsschild 'Reken' geplant, eine andere wird ein Grillplatz sein und als eine weitere wird das 'Lost & Found-Archiv' entstehen, das durch die Anwendung einer anderen 'sanften' künstlerischen Technik auf das Bahnhofsgelände, dem Sammeln der im Gelände gefundenen Relikte aus früheren Zeiten und Nutzungen hervorgehen wird. Dabei geht es dem Künstler nicht nur um eine Entrümpelung und ein Aufräumen im Gelände, das nicht zuletzt auch als wilde Müllkippe genutzt wurde, sondern um den Aufbau eines 'Archivs' der objets trouvés, das im Gelände selbst installiert werden soll und so an einem Ort verdichtet einen Aspekt seiner Zivilisationsgeschichte nach der Aufgabe des Bahnhofs dokumentiert.

Stehen diese beiden Formen des Umgangs mit der Natur durchaus in der Tradition des klassischen romantischen Landschaftsparks vom Typ Englischer Garten, eines Parks also, der sich im Unterschied zum französischen Garten nicht über seinen (architektonisch gedachten) Grundriss, sondern seine wechselnden Ansichten auf die Natur und darin eingebettete Gebäude erschließt, so haben wir es diesseits der Gleise, im 'zivilisierten' Geländeteil des Bahnhofs Reken, mit einer geplanten Anlage und Bauwerken zu tun, die dem 'Grün' nur noch einen bestimmten Platz zukommen lassen. Typisch für Markus

¹ Kritik der Urteilskraft § 51, A 206: "Die Malerkunst, als die zweite Art bildender Künste, welche den Sinnenschein künstlich mit Ideen verbunden darstellt, würde ich in die der schönen Schilderung der Natur, und die der schönen Zusammenstellung ihrer Produkte einteilen. Die erste wäre die eigentliche Malerei, die zweite die Lustgärtnerei."

Ambachs künstlerisches Arbeiten ist die an dieser Stelle gut erkennbare, feine Ironie, mit der er dem hier Gegebenen durch die Technik der Affirmation und dadurch begegnet, dass er nicht selbst eingreift, sondern die professionellen Straßen- und Gartenbauer zum Zuge kommen lässt: So wird auf seinen Vorschlag hin das alte Gleisbett links vom Bahnhof in Anspielung auf die Neubewertung des Brachlandes zwischen Gleis und Werk als Park ein *Wildgarten* kultiviert und soll dort ein *Bestandsarchiv* der Vegetation des gegenüber liegenden Terrains angelegt werden, während auf der anderen Seite des angrenzenden historischen Bahnsteigs als Pendant dazu ein exemplarischer *Schrebergarten* mit den regionalen, in der Fabrik verarbeiteten Nutzpflanzen entstehen soll.

Schließlich, und auch dies kann als ein für Markus Ambachs künstlerische Strategie charakteristisches Element gelten, plant der Künstler die Reanimation des alten Bahnhofsgebäudes als einen Ort der Kommunikation und des Austauschs, indem er dort temporär ein Cafe und eine Bar einrichten und betreiben will.

Dieses letzte Element des Projekts park.bahnhof.reken macht allerdings deutlich, auf was der Künstler mit seinen Aktivitäten und Initiativen abzielt. Ihm geht nicht darum, ein statisches Kunstwerk im Sinne etwa einer Skulptur oder einer Installation herzustellen; vielmehr will er durch seine Arbeit etwas entstehen lassen, das im Sinne von Josef Beuys als *soziale Plastik* charakterisiert werden kann: Einen Ort, eine Situation, eine permanente Anregung zur Reflexion und Umgestaltung sozialer Bezüge und Beziehungen, einen Umschlagplatz, einen Bahnhof für Ideen und Einsichten, die am Umgang mit einer überholten Infrastruktur und ihrer teilweisen Rückvereinnahmung durch die Natur für den zukünftigen Umgang mit unseren Lebensgrundlagen gewonnen werden können.

(2005)