

Herbstakademie „Stadttraum B1“. Auf der Suche nach einer Metropole

Henrik Sander

Wer abends über die B1 von Holland ins Ruhrgebiet fährt, dem bietet sich eine geheimnisvolle Kulisse: am Rhein brodelt im fahlen Licht der Werksbeleuchtung die Sachtleben-Chemie vor sich hin, die Rheinbrücke gibt noch einen letzten Blick frei auf den nächtlichen Horizont und dann wird es dunkel - geradezu beängstigend dunkel. Wer sich gerne mit Gruselhörspielen die Fahrt versüßt, ist hier genau richtig. Umgeben von einem Licht schluckenden Vorhang aus Schallschutzwänden und Abstandsgrün wird die Wahrnehmung beängstigend unreal.

Der Ruhrschnellweg war eines der ersten großen Gemeinschaftsprojekte der Ruhrgebietsstädte. 1927 begann der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk mit dem Ausbau der damals noch Reichsstraße 1 genannten B1 auf 6 bis 9 Meter Breite, der bis heute nicht abgeschlossen ist. Der Ruhrschnellweg war auch lange Zeit das Schaufenster des Ruhrgebiets. Diese Straße gab den Blick frei auf das Panorama der modernen Industrielandschaft - Fachleute reisten an, um sich diese neuesten Errungenschaften des kreuzungsfreien Verkehrs und seine Einbettung in die Stadtlandschaft mit eigenen Augen anzuschauen. Es herrschte eine Atmosphäre, in der die Künstlergruppe B1 wie selbstverständlich fragte: „Wer hat Mut zu einem großen Wurf? Der Ruhrschnellweg böte sich an. Er sollte, er könnte ein exemplarisches Beispiel und eine imponierende Visitenkarte für die progressive

Orientierung und Entfaltung dieses Lebensraumes sein.“ (Herlemann 1989). Auch heute ist die B1 wieder Fokus der räumlichen Entwicklung, hier vollzieht sich der Strukturwandel des Ruhrgebiets: Universitäten, Technologie-parks, Shopping-Center, Kino-Komplexe, Starlight-Theater, Discos, Tankstellen, ungezählte Gewerbegebiete, der Duisburger Innenhafen und immer wieder Wohngebiete: alles reiht sich entlang der B1 wie auf einer Perlenkette. Gleichzeitig ist die B1 aber von ihrer Umgebung durch Schallschutzwände und Waldstreifen visuell abgeschottet. Sie ist eher ein exterritorialer Raum, denn eine Visitenkarte.

Vor diesem Hintergrund danach zu fragen, ob die B1 so etwas wie die Champs-Elysees des Ruhrgebiets werden könnte, ist ebenso provokant wie visionär. Kunibert Wachten machte diese Frage zum Thema der Herbstakademie. 114 Studenten suchten gemeinsam mit einem interdisziplinären Team aus Forschung, Verwaltung, Kunst und Architektur nach architektonischen und städtebaulichen Möglichkeiten einer Reintegration der B1 in den sie umgebenden Raum. Organisiert wurde die Herbstakademie von den Städten Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen und Gelsenkirchen, den Städtebaulehrstühlen der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen und der Bergischen Universität Wuppertal sowie mit Unterstützung des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Ergebnisse der Herbstakademie öffnen den Blick für neue Sichtweisen auf die B1 - ganz nach der Strategie des Stadtforschers Boris Sieverts: „Augen auf und durch“. Mit großem Pioniergeist machen sie Un-Orte sichtbar,



decken Potenziale auf und kreieren Bilder für eine Metropole des 21. Jahrhunderts.

STADTRAUMSTRASSE

Eine extremere bauliche Nähe zur Straße sucht der Entwurf der Gruppe „StadtRaumStraße“. Am Beispiel des westlichen Stadteingangs von Essen, wo die B1 in Troglage direkt durch verdichtete Stadtteile geführt wurde, suchen sie die direkte architektonische Auseinandersetzung zwischen Stadt- und Straßenraum. Um im Gebäudebestand annehmbare Wohnverhältnisse zu schaffen, ziehen sie die Schallschutzwände bis auf Dachniveau hoch. Gleichzeitig wird diese hermetische Abriegelung durch hinein- und herausragende Volumina über der B1 aufgehoben - Stadt- und Straßenraum verschmelzen so zu einer neuen Einheit. Dieser konkrete und doch visionäre Entwurf erzeugt wohl am besten das Bild einer Champs-Elyse'es des Ruhrgebiets, indem er die flussähnliche, an Wasserfälle erinnernde ästhetische Kraft der Straße nutzt.

KOSLOWSKIS URBANISMUS

Die Arbeit „Koslowkis Urbanismus“ beschäftigt sich mit Einfamilienhausgebieten im Schatten von Lärmschutzwänden. Interviews mit ihren Bewohnern brachten die überraschende Erkenntnis zu Tage, dass diese Orte äußerst idyllisch sind. Die Abgeschiedenheit und relative Ruhe hinter den Lärmschutzwänden, in Verbindung mit günstigen Boden- und Immobilienpreisen ermöglichen es vielen, sich hier den Traum vom Eigenheim zu erfüllen. Die stetig wachsende Verkehrsbelastung auf der B1 ist dabei ein durchaus positiver Faktor, so ein interviewter Anwohner: je höher die Verkehrsbelastung, desto stetiger fließt der Verkehr und desto geringer ist der Lärmpegel,

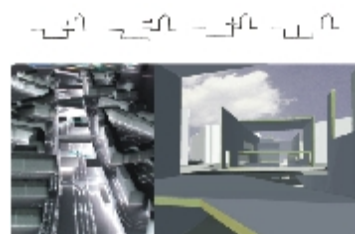
der manchmal sogar wie Meeresrauschen klingen soll. In der Konsequenz plädieren die Verfasser für eine Zonierung, die die zentralen Funktionen mit Publikumsverkehr an den Kreuzungspunkten zur B1 konzentriert und so Entwicklungspotentiale für die Einfamilienhausidylle vergrößert. Unter dem Slogan: „Bauen Sie sich ihre Idylle“ könnten diese Wohnstandorte sogar vermarktet werden.

KNOTEN

Einen ähnlich unkonventionellen Standpunkt nimmt die Arbeit „Knoten“ ein. In einer automobilen Region definiert sich demnach das Verhältnis von Zentrum und Peripherie nicht über die historischen Stadtkerne und ihre Ränder, sondern über die Erreichbarkeit von Orten innerhalb des Schnellstraßennetzes. In der Konsequenz entsteht entlang der Autobahn eine Hierarchie zentraler Orte, abhängig von der Dimension ihres Einzugsbereiches und dem Potenzial der angrenzenden Stadträume: von internationalen bis zu lokalen Knoten. Anhand von Nutzungsprofilen (vom Kongreßzentrum bis zum Hundezüchter-Vereinshaus) entwickelt die Arbeit ein differenziertes Bild der Zentralitätsmuster einer automobilen Stadtregion.

BROKEN BOULEVARD

Einen futuristisch ausgerichteten Entwurfsansatz entwickelt die Arbeit „broken boulevard“. Im Zuge technischer Innovationen ist schon heute ein „B1-Assistent“ denkbar, der ein Fahrzeug automatisch und selbstständig zu dem vom Fahrer definierten Ziel bringt. Dieses System hat nicht nur positive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss. Es entlastet den Fahrer auch von seinen mühsamen Pflichten hinterm Steuer. Der PKW kann plötzlich während der Fahrt zu allem erdenklichen genutzt werden: als Arbeitszimmer, Wohnzimmer,



Frühstückscafe etc. Anhand eines imaginären Tagesablaufs eines B1-Benutzers zeigen die Verfasser, welche Auswirkungen technische Entwicklungen auf den Stadtraum B1 haben können. Sowie die Aufmerksamkeit des Fahrers nicht mehr an den Verkehr gebunden ist, können Gebäude an die Straße heranrücken, ohne den Fahrer vom Verkehr abzulenken - eine Situation die von jedem Straßenbauamt bislang unnachgiebig verhindert wird. Die Arbeit ist ein ungewohnt optimistischer Blick in eine automobilonorientierte Zukunft, die eventuell gar nicht mehr lange auf sich warten lässt.

B1 - CHAMPS-ELYSEES DES AUTOMOBILEN ZEITALTERS?

Die Arbeiten zeigen ein differenziertes Bild der Gestaltungsmöglichkeiten entlang der B1 und interpretieren das Bild der Champs-Élysées unter den Bedingungen einer automobilen Gesellschaft. Sie werfen dabei aber auch die Frage nach der inneren Logik der Region auf - das „Band“ B1 verändert die zentralörtliche Hierarchie, neue Zentren stehen plötzlich gleichberechtigt neben alten Zentren - das Verhältnis von Zentrum und Peripherie gerät aus den Fugen und wird unscharf. Die unvoreingenommene Auseinandersetzung der Arbeiten gerade mit den Rändern, der Peripherie entlang der B1 erzeugt das Bild einer Metropole, das eher an Los Angeles, denn an die klassische Metropole des 19. Jahrhunderts erinnert. Inwieweit die der Region zugrundeliegenden Gestaltungsmöglichkeiten, wie sie die Herbstakademie aufgezeigt hat, genutzt werden können - die B1 also tatsächlich einmal zu einer Champs-Élysées des automobilen Zeitalters werden kann, hängt entscheidend davon ab, ob die Städte ein übergreifendes Leitbild entwickeln können, mit dem das

veränderte Verhältnis von Zentrum und Peripherie definiert und nutzbar gemacht werden kann. Die Arbeiten der Herbstakademie zeigen, wie fruchtbar diese Auseinandersetzung sein kann.

Erschienen in: Planerin, 2/02, Vereinigung für Stadt- und Regionalplanung, Berlin

