

# A40 | B1 MB

---

MOBILITÄTSBAND



A40 | B1 MOBILITÄTSBAND

Im Auftrag der interkommunalen Initiative der Städte  
Moers, Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Essen,  
Bochum, Dortmund, Unna

## ••• Koordination + Konzeption •••

Stadt Bochum  
Baudezernat  
Dr. Ernst Kratzsch  
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt  
Eckart Kröck  
Jens Hendrix  
Wolfgang Otto  
Dorothee Dahl

Telefon.-Nr.: +49(0)234-9102501  
Email: amt61@bochum.de

## ••• Projektgruppe •••

Stefan Oppermann, Stadt Moers  
Wolfgang Neuhoff, Stadt Duisburg  
Bernd Geisel, Stadt Mülheim an der Ruhr  
Thorsten Kamp, Stadt Mülheim an der Ruhr  
Andreas Müller, Stadt Essen  
Friedhelm Stärk, Stadt Essen  
Dorothee Dahl, Stadt Bochum  
Jens Hendrix, Stadt Bochum  
Margarete Bonnenberg, Stadt Dortmund  
Silke Schulz, Stadt Dortmund  
Michael Ott, Stadt Unna

## ••• Layout •••

Stadt Bochum  
Angelika Wozelaki

## ••• Foto Titelbild •••

Michael Liebhold, Essen

ISBN 978-3-8093-0269-8

Metropolregion Ruhr, Mai 2010

# INHALTSVERZEICHNIS

Einführung und Vorwort

• 4|5

Drei Stränge, eine lange Tafel und viele Beteiligte

• 8|9

A40|B1 – Regionaler Masterplan

• 10|11

A40|B1 – Gestalthandbuch

• 12|13

B1|A40 – Die Schönheit der großen Straße

• 14|15

Ost-West-Passagen im Ruhrgebiet

• 18|19

Die Straße im Bau

• 20|21

Kommunale Rahmenpläne entlang der A40

• 22|23

Logistische Bedeutung der A40

• 26|27

Landschaft an der Autobahn

• 28|29

Stadtsilhouette und Stadtwahrnehmung

• 30|31

Auftakt und Eingang

• 32|33

75 km Hoffnung

• 34|35

Die A40|B1 ist das zentrale Verkehrsband des Ruhrgebietes. Ihre historische Bedeutung hat die Verbindungsachse A40|B1 als eine der wichtigsten europäischen Handelswege – als Hellweg – erfahren. Im Verlauf der Geschichte haben sich mit dem Wandel der Region ebenso die Funktion, die Lage und das Gesicht dieses zentralen Verkehrsbandes erheblich verändert. Heute ist die A40|B1 zum täglichen Transitraum für einen Großteil der Bevölkerung im Ruhrgebiet geworden.

Mit einer Streckenauslastung an Spitzentagen mit mehr als 100.000 Fahrzeugen erweist sich die A40|B1 als eine der höchst frequentierten Straßen Deutschlands. Gleichzeitig stößt das derzeitige Verkehrsaufkommen – wie die alltäglichen Staubildungen veranschaulichen – an die Belastbarkeitsgrenzen der Trasse und ihrer Nutzer. All diese Besonderheiten der Autobahn haben dazu geführt, dass sich die Anrainerstädte intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt haben.

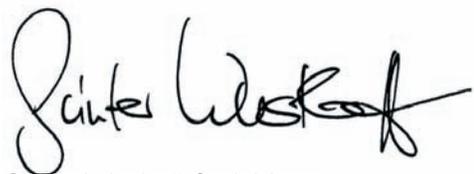
Drei interkommunal bearbeitete Handlungsstränge widmen sich dem vielfältigen Thema der A40|B1:

- „Regionaler Masterplan A40|B1“
- „Gestalthandbuch A40|B1“
- „B1|A40 Die Schönheit der großen Straße“

Mit dieser Broschüre soll der Gesamtzusammenhang des Projektes dargestellt und erläutert werden. Sie

dient als Einführungsband, stellt den Kontext dar, wirft einen Blick auf die Historie und zeigt die Perspektiven unterschiedlicher Beteiligten. Jede Anrainerstadt betrachtet die A40|B1 aus einem anderen Blickwinkel. Die Vielschichtigkeit des wichtigen Verkehrsbandes innerhalb der Region wird verdeutlicht.

Wir wünschen Ihnen eine informative Lektüre!



Günter Wusthoff, Stadt Moers



Helga Sander, Stadt Mülheim an der Ruhr



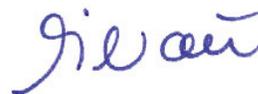
Dr. Ernst Kratzsch, Stadt Bochum



Jürgen Dressler, Stadt Duisburg



Hans-Jürgen Best, Stadt Essen



Ullrich Sierau, Stadt Dortmund

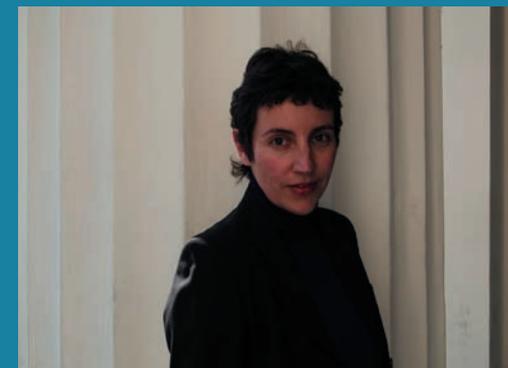


Ralf Kampmann, Stadt Unna



„75 km Stadtraum mit Kunst zu bespielen ist eine große Herausforderung. Die Auswahl der Künstler und der Orte lässt erwarten, dass es nicht nur einen spannenden sechswöchigen Ausstellungszeitraum gibt, sondern dass darüber hinaus langfristig tragende Impulse für die Entwicklung der angrenzenden Stadträume der A40|B1 gegeben werden. Die interdisziplinäre Herangehensweise macht den Reiz dieses Projektes aus.“

Dr. Brigitte Franzen, Direktorin Ludwig Forum Aachen



„Ein wesentlicher Bestandteil des Kulturhauptstadtprojektes B1 | A40 ist vor allem das Zusammenwirken im Arbeitsprozess aller Beteiligten, allen voran die acht Anrainerkommunen, die Ministerien und ebenso die Verbände.

Hier spielen Synergien aller Ressourcen die entscheidende Rolle, genauso wie alle Themen der Nachhaltigkeit einen besonderen Fokus erhalten. Die B1 | A40 ist eines der zentralen und wichtigen Projekte der Kulturhauptstadt mit großer Symbolkraft für die Zukunft.“

Prof. Karl-Heinz Petzinka, Ruhr.2010 GmbH



# Drei Stränge, eine lange Tafel und viele Beteiligte

Jens Hendrix, Stadt Bochum

Die künstlerisch-wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der B1 und ihrem umgebenden Mythos setzte früh ein, exemplarisch stehen das *Manifest der Künstlergruppe B1* [1969] um Günther Dohr, Friedrich Gräsel und Kuno Gonschior, der „poetischen Dokumentarfilm“ *Diese furchtbare Straße* [1996] der Filmemacher Michael Lang, Matthias Grünewald und Vila Richter sowie die *Ausstellung Transit. Brügge – Novgorod* [1994] des Ruhrlandmuseums Essen, das die Straße durch die europäische Geschichte beschreibt. Anfang 2000 fand die A40|B1 Eingang in die Stadtentwicklungsdebatte.

Zum Auftakt ging die Herbstakademie 2001 zum Stadtraum B1 mit über hundert Studenten von 16 Hochschulen den Fragen nach, was die Straße für den

Metropolraum bedeutet und mit welchen Strategien man sie in lokale und regionale Strukturen integrieren kann. Die Veranstaltung hat ihr Ziel erreicht: Neben der inhaltlichen Auseinandersetzung wurde das Thema platziert und die Relevanz einer interdisziplinären Betrachtungsweise herausgearbeitet. In der Folge wurde die Arbeit in unterschiedlichen Konstellationen fortgesetzt, Konstanten waren die Kommunen, Straßen.nrw und das Büro orange.edge sowie die Unterstützung der Initiative StadtBauKultur des Landes NRW.

Die Bewerbung zur Kulturhauptstadt Europas 2010 bestätigte den breiten Ansatz: Neben Verkehrs- und Stadtplanung rückten künstlerische Aspekte in den Vordergrund. Parallel entdeckte die Wirtschaftsförderung

die B1 |A40 als Wirtschaftsstandort mit großer Außenwirkung, der zudem verkehrlich prima angebunden ist.

Um der räumlichen und thematischen Komplexität gerecht zu werden wurde das Gesamtprojekt in Stränge zerlegt, die neben ihrer zeitgleichen Bearbeitung auch inhaltlich eng vernetzt wurden. Die personelle Kontinuität seitens der Bearbeiter unterstützte den integrativen Ansatz der Handlungsebenen. Letztlich konnten die Städte für drei Stränge Aufträge vergeben:

**1. Der Regionale Masterplan A40|B1** in Bearbeitung durch das Büro *scheuven + wachten*, *Dortmund* zielt als Projekt der Nationalen Stadtentwicklungspolitik mit

Förderung durch den Bund auf die an die Stadtautobahn grenzenden Entwicklungsflächen.

**2. Das Gestalthandbuch A40|B1** wird mit Städtebauförderung des Landes Nordrhein-Westfalen durch die Büros *orange edge*, *Gelsenkirchen* und  *Davids, Terfrüchte und Partner*, *Essen* erstellt, um gemeinsam mit dem Straßenbaulasträger Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen in einen abgestimmten Designkanon zu setzen und ergänzende Gestaltprojekte zu befördern.

**3. B1 |A40 – Die Schönheit der großen Straße** als regionales Kunstprojekt mit rund 20 temporären Installationen wird von *Markus Ambach Projekte*, *Düsseldorf*



kuratiert. Die Finanzierung erfolgt insbesondere durch die Kulturhauptstadt Ruhr.2010, die Kunststiftung Nordrhein-Westfalen sowie die Anrainerkommen.

Flankiert werden die Aktivitäten durch den medialen Höhepunkt der „**Langen Tafel**“ am 18.07.2010. Ruhr.2010 wird die Straße als regionalen Ort der Feier inszenieren, um so ein einprägsames Bild der Region jenseits der baulichen Ikonen zu schaffen.

Durch die vielfältigen Aktivitäten greifen Festivalisierung und kurzfristige Events mit langfristig angelegten Investitions- und Entwicklungsstrategien ineinander. Erste Gestaltprojekte wie der *barcode* in Bochum-Wattenscheid und das *Wunder von Essen* sind realisiert, aktuelle Baumaßnahmen auf der Autobahn basieren bereits auf den Regeln des Gestalthandbuchs. Neben der interdisziplinären Herangehensweise werden somit verschiedene zeitliche Perspektiven bedient. Dies erfordert neben einem straffen Projektmanagement die Mobilisierung vieler Partner für das gemeinsame Vorgehen.

Als Projekt der Stadtregion Ruhr erfolgt die Steuerung des Vorhabens über den Lenkungskreis der Städteregion Ruhr 2030, dem Zusammenschluss der Kernstädte des Ruhrgebietes. Im Rahmen der Arbeitsteilung hat die Stadt Bochum die Federführung für das Projekt übernommen. Die Bearbeitung erfolgt in der Arbeitsgruppe A40|B1 mit Vertretern aller Kommunen.

Neben den beauftragten Büros und dem Straßenbaulastträger Straßen.NRW sind verschiedene In-

stitutionen als Partner in das Projekt eingebunden. Neben dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem Ministerium für Städtebau und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und dem Europäischen Haus für Stadtkultur sind dies u. a. die Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr, der Regionalverband Ruhr sowie die Kulturhauptstadt Ruhr.2010. Zu den einzelnen Projektsträngen wurden externe Fachberater zu sektoralen und räumlichen Fragestellungen hinzugezogen. Qualitätssicherung sowie Verbesserung von Akzeptanz und Kommunikation im Kunstprojekt „B1 | A40 – Die Schönheit der großen Straße“ gewährleistet der eingesetzte Kunstbeirat.

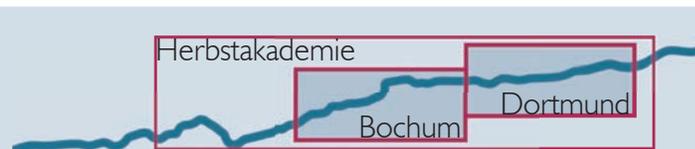
Neben öffentlichen Projektvorstellungen und diversen Fachveranstaltungen fand eine breite politische Beteiligung in den Anrainerkommunen statt. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung von Masterplan und Gestalthandbuch wurden Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten. Die Anregungen finden in den Planwerken Berücksichtigung.

Wenn nach 2010 die Kunstprojekte weitestgehend abgeräumt sind, haben sie hoffentlich dazu beigetragen, einzelne Entwicklungsflächen in das Bewusstsein zu heben und gezeigt, welche Potentiale die Straße und der umgebende Stadtraum für die Kultivierung seiner Andersartigkeit und zur Außenwahrnehmung der Region bietet. Mit Gestalthandbuch und Masterplan liegen Voraussetzungen zur dauerhaften Entwicklung des Verkehrsbandes und seines Umfeldes vor, die durch begleitende Kontrakte der Städte und der Straßenbauverwaltung Umsetzungskraft entfalten können.

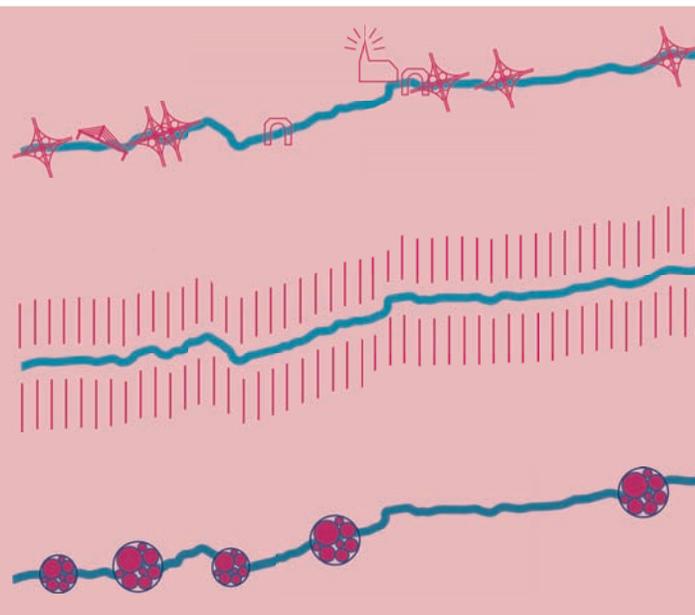
Künstlergruppe B1 (1969)

Transit. Brügge-Novgorod (1994)

Diese furchtbare Straße (1996)



Herbstakademie & Kommunale Rahmenpläne seit 2001



GESTALTHANDBUCH „Designrahmen“ für Baumaßnahmen der A40|B1

REGIONALER MASTERPLAN Entwicklungsprojekte entlang der A40|B1

„B1 | A40 – Die Schönheit der großen Straße“ temporäre künstlerische Inszenierungen zur Ruhr.2010



LANGE TAFEL der Ruhr.2010 am 18.07.2010

Der Ruhrschnellweg ist die zentrale Verkehrsachse des Ruhrgebietes. Der Weg bildet eine der drei wesentlichen Straßenpassagen, die sich in Ost-West-Richtung einen Weg durch das Siedlungsgeflecht des Ruhrgebietes bahnen. Aufgrund der hohen Verbindungs- und Verknüpfungsfunktion der Straße, der Vernetzung lokaler Wohn-, Lebens- und Arbeitsumfelder, ist der Ruhrschnellweg essentiell für das Leben in der Metropolregion Ruhr. In erster Linie besitzt die A40 | B1 eine erschließende Funktion für die – mit einer Dichte von annähernd 2000 Einwohnern pro km<sup>2</sup> – siedlungsstärksten Lagen des südlichen Ballungsraumes und verbindet die Kernzentren der „Metropole Ruhr“.

Lage, Funktion und Gesicht der Verkehrsader haben sich im Verlauf der Geschichte erheblich verändert. Die Gestalt des A40 | B1 ist dabei eng an den Wandel des Ruhrgebietes geknüpft. So bündelt die Straße heute neben den „großen Stadtzentren“ eine Vielzahl neuer Zentren rechts und links der Fahrbahn aus jüngerer Zeit – wie das RheinRuhrZentrum. Diese befinden sich häufig an Standorten ehemals industriell genutzter Flächen. Aufgrund dieser hohen Vernetzungsfunktion besitzt das Band nicht nur eine große faktische, sondern ebenso eine hohe symbolische Bedeutung. Von der Straße aus werden vielfältige Einblicke in die „Metropole Ruhr“ ermöglicht. In diesem Sinne besitzt der

Ruhrschnellweg die Funktion eines „Schaufensters“ der Region Ruhr. Damit erfährt der Verkehrs- bzw. Stadt- raum an der A40 | B1 eine besondere Rolle sowohl zur Imagebildung für die überregionale Außendarstellung als „Metropole im Werden“ wie auch für die Stiftung lokaler Identität für die ansässige Bevölkerung.

Im Zuge der verkehrstechnischen Optimierung des Ruhrschnellweges werden in den nächsten Jahren eine Reihe von Sanierungs- und Erneuerungsvorhaben durchgeführt. Geplant ist der sukzessive Ausbau der Fahrbahn auf sechs Fahrstreifen. Damit verbindet sich eine Reihe weiterer Modernisierungsmaßnahmen im direkten Umfeld des Straßenraumes, wie beispielsweise die Erneuerung verkehrstechnisch notwendiger Ingenieurbauwerke. Insbesondere durch die Erneuerung von Anlagen zum Schallschutz in den Randbereichen der Straße – die aufgrund erhöhter Anforderungen in einer Höhe von 6 Metern zu errichten sind – wird die Wahrnehmung des Stadtraumes beiderseits der Fahrbahn erheblich beeinträchtigt. Dies birgt die Gefahr, dass bestehende Raumbilder entlang dieser Passage künftig dem Blick entrückt werden.

Mit dem Ausbau der A40 | B1 verbindet sich jedoch ebenso eine Reihe von Potentialen, um das räumliche Profil entlang dieser Verkehrsader zu schärfen

und um eine Identität prägende Gestaltung an dem Verkehrsband herbeizuführen. Mit dem Entschluss der sieben Anrainerstädte, den Regionalen Masterplan A40 | B1 zu erarbeiten, erfolgte ein wichtiger Schritt zur Umgestaltung dieses Mobilitätsbandes. Die Entscheidung erfolgte mit dem Ziel, aus einer integrativen und interdisziplinären Betrachtung heraus – aus den Blickwinkeln der Stadtentwicklung wie auch der Verkehrsplanung – eine zielführende Gesamtperspektive für die zukünftigen Gestaltung des Raumbandes bereitzustellen. Diese liegt nun mit dem Planwerk des Regionalen Masterplans A40 | B1 vor und beinhaltet die umfassende Formulierung stadt- und regionalentwicklungsrelevanter Strategien und Projekte ebenso wie die (Neu)Programmierung von Räumen und die Vernetzung mit dem Umfeld.

Im Fokus der Erarbeitung des regionalen Masterplanes stand die Frage, wie dieser heterogene Stadtraum entlang des 75 Kilometer langen Verkehrsbandes derart gegliedert werden kann, dass das regionale Profil erkennbar, die angrenzende Siedlungsstruktur ablesbar und die Orientierungswirkung verbessert wird. In diesem Rahmen galt es, Handlungsansätze aufzuzeigen, wie die einzelnen Anrainerstädte ihre Wahrnehmbarkeit verbessern und ihr eigenes spezifische Gesicht räumlich an dem Verkehrsband ausbilden können.

Im Zuge der Erarbeitung wurden verschiedene räumliche Sequenzen definiert, deren individuelle Gestaltungen schon heute unterschiedliche Charaktere aufweisen und die jeweiligen Streckenabschnitte in besonderer Weise prägen. Neben der Sequenzbildung wurden mit einer Reihe von Leitlinien ein gemeinsamer Handlungsrahmen für die künftige Entwicklung des Stadtraumes entlang der A40 | B1 aufgebaut:

- Erlebbarkeit der Stadtlandschaft fördern!
- Stärkung urbaner Sequenzen!
- Gestaltung der Auftaktbereiche!
- Ausbildung zentraler Eintrittskorridore!
- Profilierung der RegioZONEN!
- Qualifizierung von Standorten des Einzelhandels!
- Nutzungsgerechte Entwicklung lärmsensibler Lagen!
- Zeigen markanter Stadtbausteine!

Mit den Leitlinien sind Zielsetzungen verbunden, die eine einprägsame Gestaltung des Raumbandes herbeiführen sollen.

Vorrangiges Ziel des Regionalen Masterplanes ist es, die Wahrnehmbarkeit der polyzentrischen Struktur des Metropolraumes Ruhr zu verbessern und die Übergänge zwischen den angrenzenden Städten an der

A40|B1 erlebbar werden zu lassen. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Regionalen Grünzüge, die die Siedlungskerne voneinander abgrenzen, bieten hierfür ein Grundgerüst. Die Freihaltung von Blickbeziehungen in diese Landschaftsräume bieten die Chance, die Ablesbarkeit der Stadtlandschaft zu verbessern. Insbesondere die naturräumlichen Zäsuren der Auenlandschaft von Rhein, Ruhr und Emscher bilden besondere Aufmerksamkeitsbereiche.

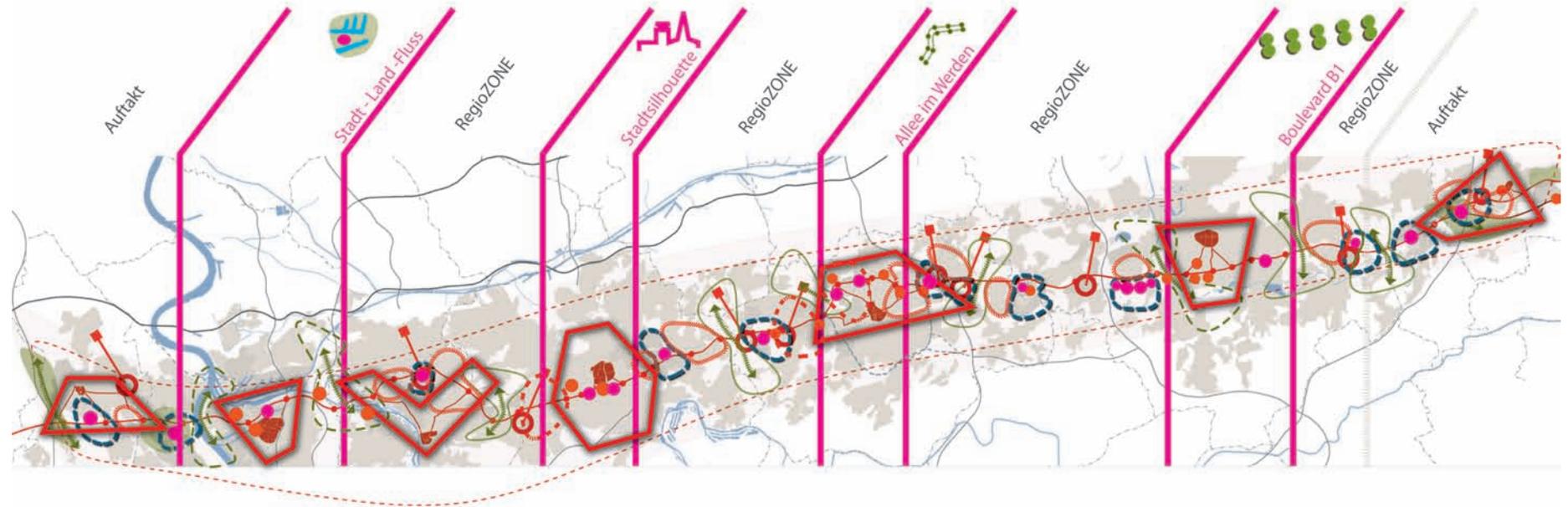
Zur Stärkung der Verbindungsfunktion und um die Verknüpfung des Verkehrsbandes mit den Innenstädten zu verbessern, definiert der Masterplan zentrale Einfahrtskorridore zu den Stadtkernen. Die Ausbildung markanter Eingänge als Visitenkarten der Städte soll dazu beitragen, den Wiedererkennungswert dieser Stadteinfahrten zu verbessern. Ebenso bietet sich mittels markanter Gebäude, die rechts und links der Fahrbahn in den Blickwinkel rücken und die Identität der jeweiligen Orte eindrucksvoll prägen, die Möglichkeit, die Orientierung entlang des 75 Kilometer langen Streckenabschnittes zu fördern.

Eine Besonderheit innerhalb der Raumstruktur der großen Straße stellen diejenigen Raumsequenzen dar, in denen die Fahrbahn unmittelbar durch innerstädtische Bereiche an der vorhandenen Bebauungsstruktur vorbei geführt wird. Der Ruhrschnellweg nimmt in diesen Abschnitten den Charakter einer Stadtstraße an. In den letzten Jahren ist an einzelnen Standorten – wie der ADAC Hauptverwaltung in Dortmund – deutlich geworden, welches Potential einzelne Lagen an der A40|B1 für die Adressbildung besitzen.

Die urbanen Sequenzen werden von Zonen unterbrochen, die weniger städtisch ausgeformt sind. Sie weisen eher den landschaftlichen Charakter typischer Autobahnen auf, mit dem Unterschied, dass in geringen Abständen einzelne Standorte mit Ihrer Bebauung auf sich aufmerksam machen. Meist weisen diese – wie beispielsweise die Agglomerationsräume des Einzelhandels – eine eher monofunktionale Nutzungsstruktur auf. Je nach Funktion werden mit dem regionalen Masterplan A40|B1 für die jeweiligen Nutzungsschwerpunkte – wie Einzelhandel, Wirtschaft oder Wohnen – entsprechende Ziele für deren Entwicklung benannt.

Darüber hinaus lag ein weiteres Handlungsfeld in der Identifikation einzelner Standorte, die das Potential beinhalten, die Profilbildung des Metropolraumes Ruhr prägend mitzugestalten. Mit dem Masterplan sind eine Reihe so genannter „RegioPOLE“ benannt worden, bei denen die Aufwertung und das qualitative „Sichtbar-Machen“ vorhandener und künftiger Standorte ein Schwerpunkt darstellt. Für deren Entwicklung wurde ein übergeordnetes Gestaltungskonzept erarbeitet. Anhand vertiefender Untersuchungen wurde exemplarisch aufgezeigt, wie die erarbeiteten Leitlinien und Planungsgrundsätze räumlich ineinander greifen.

Im Zuge der Realisierung der Projekte wird es erforderlich sein, die Entwicklungen auf regionaler Ebene abzustimmen. Die Formen der interkommunalen und Institutionen übergreifenden Zusammenarbeit, die während der Erarbeitung des Masterplanes aufgebaut worden sind, gilt es zu verfestigen und weitere Partner in den Prozess einzubeziehen. Um einen nachhaltigen Impuls zur Profilierung der A40|B1 auszulösen, wird es darauf ankommen, das Handeln unterschiedlicher Akteure aufeinander abzustimmen und das Band der A40|B1 als neue gemeinsame Standortadresse der Metropole Ruhr zu etablieren.



## Pimp up my highway

Schön sind sie nicht. Oft stören sie sogar. Ihr Bau ist fast immer mit Konflikten verbunden. Dennoch sind Autobahnen ein notwendiger Teil der modernen Stadt. Wer die räumliche Situation verbessern will, muss lernen mit der Autobahn als Stadtraum umzugehen. Schon durch kleinere Maßnahmen kann dafür gesorgt werden, dass der Verkehrsalltag der Menschen erträglicher gestalten wird. Wer dann noch etwas weiter blickt, erkennt, dass in der großen Straße auch eine große Aufgabe schlummert: Über einzelne Stadtgrenzen und Zuständigkeiten hinweg kann man der Region ein Gesicht geben. Dafür haben die Anrainerstädte zusammen mit dem Straßenbauasträger das Gestalthandbuch A40 | B1 erarbeitet.

Die A40 | B1 verbindet die Kernstädte des Ruhrgebiets zu einem Raum. Entlang der Autobahn wird der Strukturwandel der Region sichtbar. Auf einer fast 100 km langen Strecke kann sich das Ruhrgebiet präsentieren – zum Beispiel mit interessanten Stadtkulissen, neuen Technologieparks und national bedeutenden Universitätsstandorten.

Das Gestalthandbuch besteht im Kern aus sieben

Grundregeln. In diesen Regeln sind stadt- und verkehrsplanerische sowie betriebswirtschaftliche Belange zur Synthese gebracht worden. Dadurch erleichtert das Handbuch die Arbeit in der verkehrsplanerischen Praxis. Die Grundregeln sorgen dafür, dass zukünftige Um-, Ausbau- und Pflegemaßnahmen mit gestalterischen Aspekten verknüpft werden. Das, was in den kommenden Jahren neu in die Straße investiert wird, soll etwas stadtverträglicher und schöner gemacht werden.

So haben sich die Beteiligten beispielsweise darauf geeinigt, dass bei zukünftigen Pflanzmaßnahmen immer die gleiche Baumart im Vordergrund der Straße verwendet wird, so dass im Laufe der Zeit über die Stadtgrenzen hinweg eine von Moers bis Unna durchgängige Allee entsteht. Als Baumart wurde die Säuleneiche ausgewählt – ein Baum, der hinreichend industriehart ist und gleichzeitig durch seinen schlanken Habitus auch bei dem oft geringen Platzangebot der A40 gepflanzt werden kann. Für die zukünftigen Lärmschutzwände wurde Grün als Grundton festgelegt. Der helle Ton der Wände steht im Kontrast zum dunklen Grün der Eichenblätter, so dass der Alleebaum dadurch besser zur Geltung kommt. Gleichzeitig werden die Lärmschutzwände an bestimmten Stellen farbig gestaltet, um auf besondere Stadträume hinzu-

weisen oder um in monotonen Streckenabschnitten für etwas Abwechslung zu sorgen. Anschlussstellen als Übergänge vom Straßen- in den Stadtraum werden rot markiert.

Auf der Anwohnerseite werden die Lärmschutzwände grundsätzlich begrünt. Auch straßenseitig werden die Wohngebiete durch einen dichten Gehölzbestand von der A40 abgeschirmt. Repräsentative Stadträume dagegen werden durch einen offen gestalteten Straßenrandbereich – teils mit transparenten Lärmschutzwänden – sichtbar gemacht. Landschaftsfenster öffnen den Blick in angrenzende Freiräume. Als besonderes Gestaltungselement erzählen kurze Texte an ausgewählten Brücken von den Eigenheiten der Städte. Unter dem Titel „Ich bin einer von wir“ wird beschrieben, was die Menschen mit ihrer Region verbindet: Das viele Grün, der gute Fußball oder die geographisch zentrale Position mitten in Europa. Die Straße wird so zur Bühne der Metropolregion Ruhr.

Das Gestalthandbuch setzt einen Rahmen, der die Strecke als Einheit erfahrbar macht. Gleichzeitig öffnet das Handbuch Gestaltungsspielräume, um auf lokale Besonderheiten reagieren zu können.

Das von Straßen.NRW durchgeführte Projekt „Bar-

code A40“ ist ein Beispiel dafür, wie dieser Rahmen ausgefüllt werden kann. Hier waren die Menschen der Region und die Pendler der Straße aufgefordert, durch bunte Farbstreifen auf einer Lärmschutzwand eine Geschichte zur Region oder zum Verkehrsraum zu erzählen. Das Projekt wurde als Teil des deutschen Beitrags auf der Architektur Biennale in Sao Paulo präsentiert. Auch der renommierte Art Directors Club hat das Projekt 2010 als gelungenes Beispiel für Kommunikation im öffentlichen Raum ausgezeichnet.

Mit dem Handbuch zeigen die Kommunen, wie man auch großmaßstäbliche Verkehrsräume wieder in die Stadt re-integrieren kann. Der Verkehrsraum bekommt eine besondere Bedeutung. Die Straße wird als öffentlicher Raum zurückerobert und dabei wird die Gestaltung gleichzeitig als verkehrspsychologisches Instrument genutzt.

Die Gestaltung von Autobahnen ist eine neue, vielleicht nicht in allen Städten und Landstrichen offensichtliche Aufgabe. Dass man sich im Ruhrgebiet seit einigen Jahren intensiv mit den vielen Autobahnen der Region beschäftigt, verweist auch darauf, dass das Ruhrgebiet nun mal anders ist.

Und das wird gut so.

Vorher - nachher:

Die Anwendung der Vorschriften aus dem Gestalthandbuch zu Allee, Lärmschutz, Mittelstreifen, etc. führen dazu, dass sich die Gestaltung des Straßenraums in Abhängigkeit von der Art des jeweils angrenzenden Stadtraums verändert.



B1 | A40 – Eine Stadt entwirft sich selbst  
Entlang der A40 hat sich im Schatten der Kernstädte ein eigenwilliger Stadtraum generiert, der durch das prognostizierte Verschmelzen der Ruhrstädte zur Metropole unvermittelt von der Peripherie zum Zentrum gewendet wird. In dieser einmaligen Umkehrung wird die „Große Straße“ vom problematischen Verkehrsraum zum Boulevard der Ruhrmetropole.

Analog dazu erscheinen Räume und Strategien im Umgang mit urbanen Situationen im Fokus, die sich dezentral im Schatten des öffentlichen Interesses generiert haben und bisher kaum beschrieben wurden. Nicht nur transitorische Räume prägen dabei einen neuen Typus von Stadt zwischen Lebensraum, Mobilität und Flexibilität. Strategien der individuellen Raumeignung und selbst regulierte soziokulturelle Biotope in den Zwischenräumen von Stadt und Verkehrsinfrastruktur sind nur einige Phänomene, die diesen Raum umschreiben.

Das Projekt B1 | A40 befragt diese Zwischenräume und Raumgefüge auf ihre Strukturen und deren Bedingungen hin: Wie generieren sich Räume jenseits zielgerichteter Nutzungszuordnungen? Welche Räume entstehen unter den Bedingungen weitgehender Unsichtbarkeit und relativer Selbstverantwortung ihrer

Protagonisten? Wie wirkt sich das Fehlen politischer Aufmerksamkeit auf die Gestaltung von Räumen aus? Entwickeln sich andere Ökonomien unter diesen speziellen „klimatischen“ Bedingungen? Bieten selbst regulierte Räume auch übertragbare Lösungsvorschläge für die Planung und welche Vermittlungsleistungen sind hier notwendig?

Internationale Bedeutung

Beispielhaft am Ruhrgebiet als einer der weltweit größten Städteagglomerationen stellt B1 | A40 darauf folgende Fragen zur aktuellen Stadtentwicklung im internationalen Kontext und den künstlerischen Möglichkeiten in diesem Diskurs: Wohin entwickelt sich Stadt zwischen Dezentralität, Netzwerk und Metropole? Welche Schnittmengen sind zwischen globalen und lokalen Strukturen möglich? Wie entwirft sich Stadt unter den Bedingungen beschleunigter Aktualisierungsintervalle, akuter Landflucht und metropolern Identitätsverlust? Welche Formen der Teilhabe und Selbstverantwortung bietet die dezentrale Flächenstadt seinen Bewohnern?

B1 | A40 untersucht diese Fragen im interdisziplinären Dialog mit Künstlern, Planern, Architekten, Wissenschaftlern und Anliegern direkt im Kontext des Stadtraums A40. Die Ergebnisse dieser Arbeit manifestieren sich in einer Ausstellung zur Kulturhauptstadt

Ruhr.2010 vom 12.06.2010 – 08.08.2010 mit umfangreichem Programmteil.

Die große Erzählung

Das Ausstellungsprojekt „B1 | A40 – die Schönheit der großen Straße“ zeigt die Autobahn als große Erzählung entlang von Themenschwerpunkten, die sich von Duisburg bis Dortmund zu einer Choreografie von sechs verschiedenen Spielorten verdichten.

Neue Landschaften – Neue Strategien: Autobahnkreuz Kaiserberg, Duisburg

Durch das Verschmelzen der Ruhrstädte wird der Stadtraum A40 unvermittelt von der Peripherie zum Zentrum, zum urbanen Boulevard der neuen Ruhrmetropole. Im unsichtbaren Umfeld des Autobahnkreuzes Kaiserberg, wo das Fehlen des politischen und ökonomischen Interesses einen nahezu rechtsfreien Raum entstehen ließ, sind längst ungeahnte neue Landschaften entstanden. Seine Anwohner haben gezeigt, daß dieser schwierige Raum neue Chancen bietet. B1 | A40 führt den Besucher zu diesen Orten und Menschen, zeigt ihren endlosen Einfallsreichtum im Umgang mit prekären Lebenssituationen und entwickelt mit ihnen Ideen für die neue, dezentrale „Metropole Ruhr“.

Globallokal – Neue Nähen: RheinRuhrZentrum, Mülheim an der Ruhr

Gerade aus der unmittelbaren Nähe lokaler und globaler Nachbarschaften ergibt sich entlang der großen Straße ein vielschichtiger, vitaler Stadtraum. Die Autobahn als Transit verbindet sich mit lokalen Ereignissen der Stadt wie die Global Player mit lokaler Produktion. An Rastplätzen, in Einkaufszentren und Wohngebieten trifft aufeinander, was sonst getrennt ist – und findet zu erstaunlich leichtem Miteinander. Die Straße wird der große Vermittler und Pate globallokaler Begegnungen, Partner- und Freundschaften, zum städtischen Raum Europas.

Roadmovie Ruhr – Neue Erzählungen: Dücker Weg, Bochum

All diese Erfahrungen, Geschichten und Möglichkeiten verschmelzen auf der Straße zur großen Erzählung, zum „Roadmovie Ruhr 2010“, für das das Projekt das Drehbuch schreibt. In diesen Film holt B1 | A40 wirklich alle: die Besucher der Kulturhauptstadt, die Region, die städtischen Nachbarn, die Menschen vor Ort. Sie alle sind Zuhörer, Komplizen, Macher und Erzähler einer Region, die sich entlang der „Großen Straße“ neu erfindet. Sie denken gemeinsam diesen Stadtraum weiter – als die neue große Mitte der Region.

## Neue Wege – Neue Straßen: Entlang der großen Straße

Wie geht Planung auf die schwierigen Bedingungen eines hochverdichteten Verkehrskorridors ein? Welche Gestaltungsmöglichkeiten bieten sich, wenn die Sicherheit bei 100 km/h im Vordergrund steht? Kann man zwischen Geschwindigkeit und Ort vermitteln? In exemplarischen Projekten aus dem soeben entstehenden Gestalthandbuch der Stadtplanergruppe orange.edge zeigen sich Antworten auf diese Fragen als manifest gebaute Umwelt.

### Formate

Die Ausstellung umfaßt ein weites Spektrum an Äußerungsformen. Von Installationen, Interventionen, Performances, Führungen, Fotografischen Arbeiten und Recherchen bis zu architektonischen Projekten und planerischen Umsetzungsstudien stehen interdisziplinäre und progressive Ausstellungsformate im Vordergrund.

### Lokale Partner

Die Ausstellung wird in enger Zusammenarbeit mit den Anliegern vor Ort realisiert. Sie sind Partner, deren eigene Entwürfe Teil der Ausstellung werden z. B. Delikatfisch Braun, Autobahnkirche Epiphania Gemeinde etc.. Damit schreibt sich B1 | A40 intensiv und nachhaltig in den Kontext der A40 ein und entwickelt mit den Anwohnern Konzepte, die auch für aktuelle und folgende Planungsprozesse relevant sein werden.

## Nachhaltigkeit

Im Verbund mit dem regionalen Masterplan A40 und dem Gestalthandbuch hat das Ausstellungsprojekt „B1 | A40 die Schönheit der großen Straße“ die herausragende Aufgabe, langfristig und richtungsweisend über künstlerische Projekte nachhaltige Wirkungen auf den Planungsprozeß für diesen und andere Stadträume zu setzen. Als Projekt der Kulturhauptstadt Europas Ruhr.2010 stellt es zudem ein Bindeglied zwischen diesen Aktivitäten und dem Planungsprozess der Kommunen dar.

### Ziele

Ziel der Ausstellung ist nicht nur die Sichtbarmachung des bisher nahezu unentdeckten Stadtraums entlang der A40. Sie versucht zusammen mit den Menschen vor Ort nachhaltig ein neues Bild der eigenen Identität zu entwickeln, um langfristig ein neues Selbstbewußtsein für die Region zu etablieren, die lange nach dem Strukturwandel weiterhin einer unbestimmten Zukunft entgegen steuert. Entlang der sozialen und politischen Erfahrungen der Protagonisten dieses ungewöhnlichen, extrem schwierigen Stadtraums soll eine Diskussion über dezentrale Stadtstrukturen, Selbstorganisation in öffentlichen Räumen und die Wirkungsweisen politisch-kultureller Verhältnisse angestoßen werden, um den Diskurs über Stadtentwicklungsfragen nachhaltig zu verändern und in neue Richtungen zu lenken.



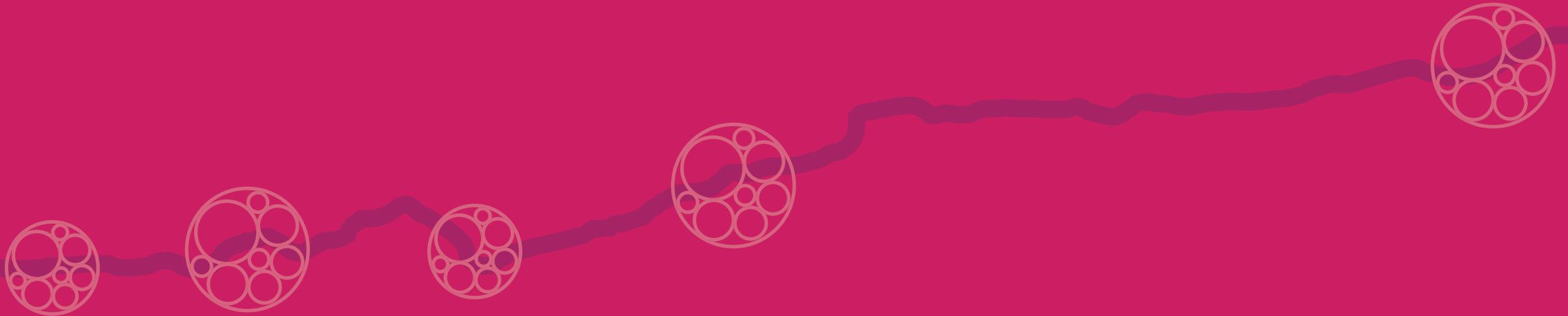


„Bereits anlässlich der Europäischen Kulturhauptstadt 2010 sind erste Teilbausteine einer komplexen Erneuerungsstrategie umgesetzt. Das enge Wechselspiel zwischen langfristig angelegter Planung und ersten kurzfristig sichtbaren Erfolge wird deutlich. Bleibt zu hoffen, dass auch nach 2010 das ambitionierte Projekt fortgesetzt wird. Besonders der stadtregionale Kontrakt zwischen Straßenbaulastträger Strassen.nrw, den Städten sowie dem Land Nordrhein-Westfalen lässt auf noch viele gut gestaltete Straßenräume hoffen.“

Achim Dahlheimer, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

„Sich an und auf einer Autobahn mit dem Thema Baukultur auseinander zu setzen, ist eine wichtige und spannende Aufgabe. Gut gestaltete öffentliche Räume sind eine Verbesserung unserer persönlichen Lebensqualität. Dies wird bereits im Kulturhauptstadtjahr RUHR.2010 an ausgewählten Stellen sichtbar und spürbar.“

Ulrike Rose, Europäisches Haus der Stadtkultur e. V.



Die vorherrschende Bewegungsrichtung Ost-West im Ruhrgebiet ist ganz trivial den vorherrschenden Höhenlinien und damit der Lage der Flüsse geschuldet. Sie hat dennoch überragende Bedeutung für die Denkstrukturen der Menschen und ihre Bewegungsrichtungen im Raum. Die Hauptachse, die Schlagader, das Rückgrat wird im Ruhrgebiet immer von einer Ost-West-Passage gebildet, deren seitliche Abzweige werden als Nebenäste wahrgenommen. Dieser Umstand hat Auswirkungen sowohl auf mentale Zugehörigkeiten als auch auf Verkehrsbelastungen von Straßen. Wer hat sich nicht dabei ertappt, lieber den Umweg über die verstopfte, aber bekannte A40 auf sich zu nehmen als nach unbekanntem Straßen „quer durch“ zu suchen?

Dem verständlichen Drang nach einem Erklärungsmuster, einem Raster, einem Koordinatensystem zur Erfassung der unübersichtlichen Metropolregion kommen die Organisatoren der Kulturhauptstadt Ruhr.2010 mit der Einteilung des Ruhrgebiets in „Passagen“ entgegen: der Ruhrtal-, der Hellweg-, der Emscher- und der Lippepassage. Damit ist die Hoffnung verbunden, den Raum auch für Erstbesucher „greifbarer“ und anschaulicher zu machen.

Passagen, im Wortsinn „Durchgänge“, führen über das Start und Ziel verbindende Transitband und durch die

Region die quasi „rechts und links des Weges“ liegt. Diese fluide Sichtweise des Begriffes wird natürlich relativiert, wenn die Möglichkeit des Anhaltens besteht; hier ist der Platz des Austausches, der Begegnung, des Anknüpfens.

Das Gebiet zwischen Ruhr und Lippe war immer Transitraum und damit Umgebung einer Passage:

An der Lippe schon zu römischer Zeit zur Befriedung des germanischen Ostens zumindest bis zur Begegnung mit Hermann.

Am Hellweg zur Christianisierung der heidnischen Sachsen im Osten durch die Franken im Westen.

Dort auch zum späteren Warenaustausch nicht nur des Namen gebenden Salzes sondern auch aller anderen erdenklichen Waren zwischen dem flandrischen Brügge und dem russischen Nowgorod.

An der Ruhr zum Handel zwischen dem nördlichen Rheinland und dem südlichen Westfalen. Seit dem Mauerfall lässt sich die Bedeutung für den Transitverkehr in den osteuropäischen Raum insbesondere auf der A2 wieder nachvollziehen.

Neben der A40 als Ruhrschnellweg bzw. Nachfolger des Hellwegs seien hier aber noch die wichtigsten weiteren Transportmedien für Güter und Personen in Ost-West-Richtung in der Abfolge von Süd nach Nord

genannt: Die Ruhr, die Bergisch-Märkische Eisenbahntrasse, der Rhein-Herne-Kanal, die Emscher, die A42 als Emscherschnellweg, die Köln-Mindener Eisenbahntrasse, die A2, der Wesel-Datteln-Kanal bzw. Datteln-Hamm-Kanal und die Lippe.

Diese Abfolge orientiert sich an der Reihung naturräumlichen Zonen mit den bewaldeten Ruhrhöhen im Süden, der anschließenden fruchtbaren Lössbodenzone, der Auenlandschaft des Emscherbruchs und dem Vestischen Höhenrücken im Norden. Diese Schichten der Region von Süden nach Norden lassen sich auch in eine zeitliche Beziehung bringen mit der Abfolge der Besiedlung, der Industrialisierung des Raumes und der Nordwanderung des für die Region so bedeutenden Bergbaus. Noch sichtbare Zeichen dieser Zeitschichtung sind die Vielzahl der Burgen im Ruhrtal, heute vielfach neugutzte Bauwerke frühindustrieller Betriebe neben den Zentren der Großstädte am Hellweg, gigantische Industriegebiete und vollständig technisch überformte Landschaften an der Emscher bis hin zur Urbanisierung in die naturnäheren Lagen im Übergang zum Münsterland an der Lippe.

Neben diesem rein verbindenden Element bestimmter Zielpunkte, den Enden der Achse, verknüpft der ost-westliche Transitraum „unterwegs“ kreuzende kleinere

Achsen sowie benachbarte Handelsplätze und Produktionsstätten. Ganz bildlich haben sich am Hellweg im Abstand einer damaligen Tagesreise die Ackerbürgerdörfer nach der Anlage von Kaiserpfalzen und bescheideneren Übernachtungseinrichtungen zu Städten und Marktplätzen entwickelt, die einer Vernetzung in Nord-Süd-Richtung untereinander aber auch mit den metallverarbeitenden Betrieben im Bergischen Land und der Landwirtschaft im Münsterland bedurften.

Nachdem die frühe Siedlungsentwicklung den Hauptachsen folgte, entwickelte sich die Verdichtung des Raumes insbesondere in der Hochphase der Industrialisierung ab Ende des 19. Jahrhunderts entlang der Nord-Süd-Verbindungen in die nördliche Tiefe. Als Muster, als Raum strukturierendes Raster ist hier häufig zu erkennen, dass die großen Industriebetriebe an den ost-westlichen Transportachsen liegen. Die Wohnsiedlungen des 20. Jahrhunderts, als besonders schönes Beispiel seien hier die gartenstädtischen Werkssiedlungen genannt, orientieren sich eher an den Nord-Süd-Zufahrtsstraßen. Die zwischen den so entstandenen Siedlungsbändern liegenden Grünachsen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts vom damaligen SVR|KVR als regionale Grünzüge aufgewertet, legen noch heute davon Zeugnis ab.

Gleichwohl blieben die Ost-West-Achsen prägendes Element. Nach Übergang des Schifffahrtverkehrs auf die Kanäle und Verlagerung des weiträumigen Transitverkehrs auf die A42 und insbesondere die A2 wächst noch die lokale und regionale Bedeutung der A40, die im täglichen Gebrauch immer schon als leistungsfähige Stadtstraße für geringere Entfernungen in Benutzung war. Dieses vorherrschende Gebrauchsmuster in Verbindung mit den kurzen Abständen der Ausfahrten prägt das Bild der A40 als untypische „verstädterte“ Autobahn. Nicht unbedingt geliebt, von vielen Ruhr-

gebietsbewohnern sogar mit Widerwillen betrachtet, bildet sie als Rückgrat und Hauptschlagader sowohl eine Passage über lange Distanzen als auch, und das sogar vorwiegend, eine kurze und alltägliche Verbindung zwischen den kleineren Rippen oder Blutgefäßen, die das alltägliche Leben erfordert.

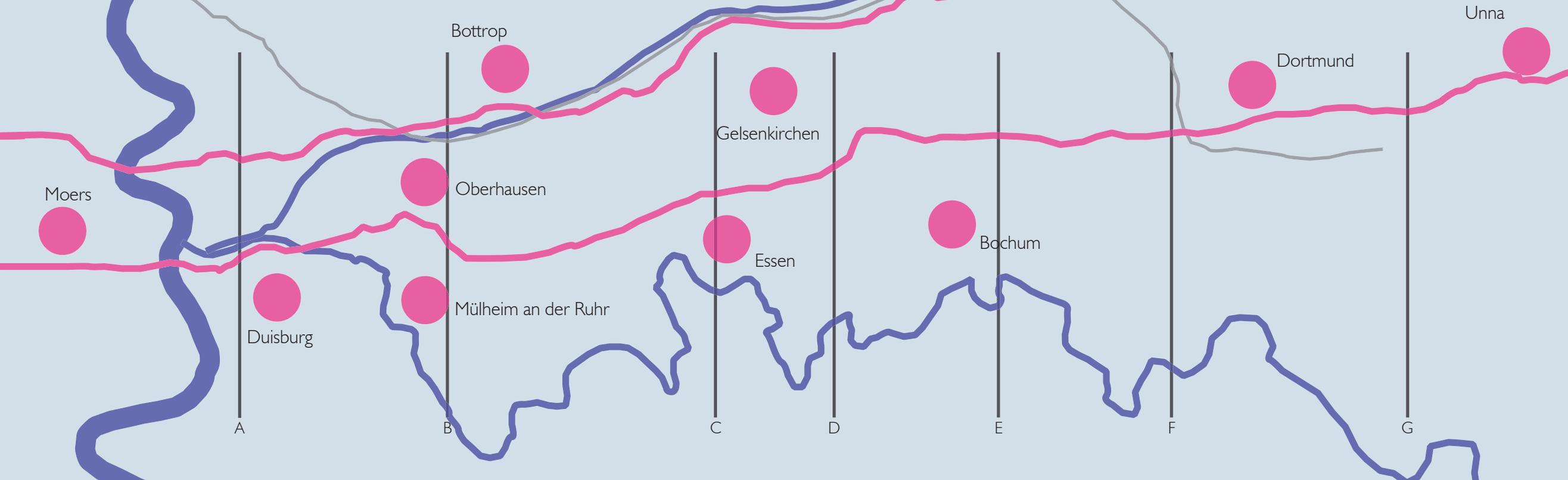
Bei aller Identität bildenden Kraft und verbindenden Funktion der Passagen sollen die negativen Auswirkungen dieser in Nord-Süd-Richtung trennenden wirkenden Achsen nicht außer Acht gelassen werden.

Trotz der Vielzahl an Brücken und Unterführungen zerschneiden die Verkehrswege Siedlungen und Quartiere. Diese schon lang andauernde und sich intensivierende Trennung führt sogar zu völlig konträren Entwicklungen beiderseits der Passage. Bei der A40 gibt es Stimmen, die den Ausdruck „Sozialäquator“ für die unterschiedliche soziale Entwicklung südlich und nördlich des Ruhrschnellwegs benutzen.

Hier gilt es, die aktuellen Anforderungen an Verkehrsbänder des 21. Jahrhunderts so zu interpretieren, dass

ein Höchstmaß an verbindenden Elementen über die Passagen hinweg entsteht, wie es ja auch historisch deren Aufgabe entspricht, und so zumindest Trennwirkungen weitreichend gemildert werden.

Höchste Zeit auch, dass die große Bedeutung der A40 als moderner Hellweg für die Identität der Menschen im Ruhrgebiet sich in der Gestaltung des Verkehrsweges und des von dort wahrnehmbaren Stadtraumes widerspiegelt!



Was gibt es an der A40 für den Straßenbulasträger  
Besonderes im Vergleich zu anderen Autobahnen?

Die Straße wurde ursprünglich nicht als Autobahn konzipiert, muss aber heute hinsichtlich des baulichen Zuschnittes und der verkehrstechnischen Ansprüche den Autobahnstandard erfüllen. Zwischen 1955 und 1970 erhielt die alte, neun Meter breite Reichsstraße R1 aus der Vorkriegszeit in verschiedenen Bau- und Zeitabschnitten, zum Teil unter der Federführung der Städte, als Bundesstraße B1 einen vierstreifigen Querschnitt. In ihrer Verkehrsbedeutung war Sie hauptsächlich eine regionale Hauptverkehrsstraße mit kommunalen Verbindungsfunktionen. Der weiträumige Verkehr wurde über die Ruhrgebietstangenten A1, A2 und A3 geführt.

Der vorrangige Zuschnitt auf die kommunalen Bedürfnisse ist noch heute an den baulichen Besonderheiten des Ruhrschnellweges erkennbar. Die Führung des öffentlichen Nahverkehrs im Mittelstreifen einer vier- oder gar sechsstreifigen Straße ist für eine Stadtstraße nicht ungewöhnlich, für eine Autobahn aber in dieser Dimension auf 10 km Länge zwischen Mülheim-Heißen und Essen-Kray bundesweit einmalig. Der Ruhrschnellwegtunnel in Essen, seit 1970 unter Verkehr, unterquert nicht nur die Innenstadt von

Essen, hier begegnen sich auf vier baulichen Ebenen die Bundesbahn, der städtische Verkehr, die A40 und die Stadtbahn. Eine Vielzahl von Anschlussstellen, zum Teil mit weniger als 1000 Meter Abstand, stellen hohe Anforderungen an den Verkehrsteilnehmer, verlangen hinsichtlich der Verkehrsführung bei der Wegweisung und Markierung besondere Lösungen außerhalb der eingeführten Standards.

Der zwischenzeitig erfolgte Ausbau der Nord-Süd-Achsen im Ruhrgebiet führte weiteren Verkehr über die A59 in Duisburg und die A43 in Bochum auf den Ruhrschnellweg. 1977 wurde mit Ausnahme der Dortmunder Abschnitte die B1 zur Bundesautobahn A430 umgewidmet. Die drei Ziffern wiesen Sie als regionale Autobahn aus. Mit dem Anschluss des Verkehrs aus dem Raum Düsseldorf über die A52 in Essen-Frillendorf wuchsen die Verkehrsbelastungen auf Teilabschnitten über 100.000 Kfz pro Tag. Das war Anfang der 80er Jahre eine Rekordzahl für vierstreifige Autobahnen. In den Spitzenstunden des Berufsverkehrs wurde in den zentralen Bereichen der tägliche Verkehrskollaps zur Gewohnheit. Seit der Wiedervereinigung und der damit erfolgten Öffnung für weiträumige Ost-West-Verkehre nimmt der Verkehr weiter zu, der Anteil an Schwerverkehr auch mit Fernzielen außerhalb des Ruhrgebietes wächst dabei überproportional. Die

Umbenennung der Autobahn 1992 in A40 trägt dieser nochmals gestiegenen Verkehrsbedeutung Rechnung.

So ist es aus Sicht vieler Beobachter und Entscheidungsträger unerlässlich, die Verkehrsverhältnisse durch den Ausbau der A40 zu verbessern. Die räumliche Enge im bebauten Raum, die Nachbarschaft zu sensiblen Räumen, die dem Wohnen, der Erholung oder der Wirtschaft dienen, setzen aber jedem Ausbauvorhaben planungstechnisch und auch planungsrechtlich enge Grenzen. Daher verfolgt der Baulasträger neben den Ausbauvorhaben auch andere Wege, um die Verkehrsabläufe zu optimieren.

Neben der ständig verbesserten Information über den Verkehrszustand, einem konsequenten Baustellenmanagement auch für die kleinen Tagesbaustellen im Rahmen der Streckenpflege und -reparatur ist die Telematik das moderne Instrument, um aktiv und optimierend in Verkehrsabläufe einzugreifen. Seit 1998 ist auf der A40 zwischen Mülheim an der Ruhr und Dortmund eine Verkehrsbeeinflussungsanlage im Einsatz. Über Wechselverkehrszeichen erhält der Autofahrer warnende Hinweise über kritische Witterungsbedingungen oder Stauvorkommen, gesperrte Fahrstreifen werden frühzeitig angezeigt, Höchstgeschwindigkeiten und Überholverbote für LKW regeln den Verkehr mit

dem Ziel, bei etwas verringerter Geschwindigkeit den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten („Verstetigung“). Seit acht Jahren sind zusätzlich an ca. 30 Anschlussstellen Zuflussregelungen in Betrieb. Eine Ampel lässt über Rot-Grün-Steuerung bei dichtem Verkehr auf der A40 die auffahrenden Fahrzeuge nur einzeln, d. h. dosiert, in den durchgehenden Verkehr einfädeln und verhindert so die Störung durch auffahrende Pulks, die in die zu kleinen Lücken hineindrängen. Der „Stau aus dem Nichts“ durch erzwungene Bremsmanöver wird so vermieden. Ein relativ geringer Aufwand erzeugt einen bemerkenswerten Nutzen. Seit dem Anlagenbetrieb hat der Verkehr auf der A40 um 25% zugenommen, gleichzeitig sind die Stauzeiten um 25% zurückgegangen, die Unfallzahlen haben sich um 30% verringert. Trotzdem ist der Ausbau der A40 für den Landesbetrieb die vorrangige Aufgabe.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die gesetzliche Grundlage für den Autobahnausbau und hat im vordringlichen Bedarf folgende Abschnitte ausgewiesen:

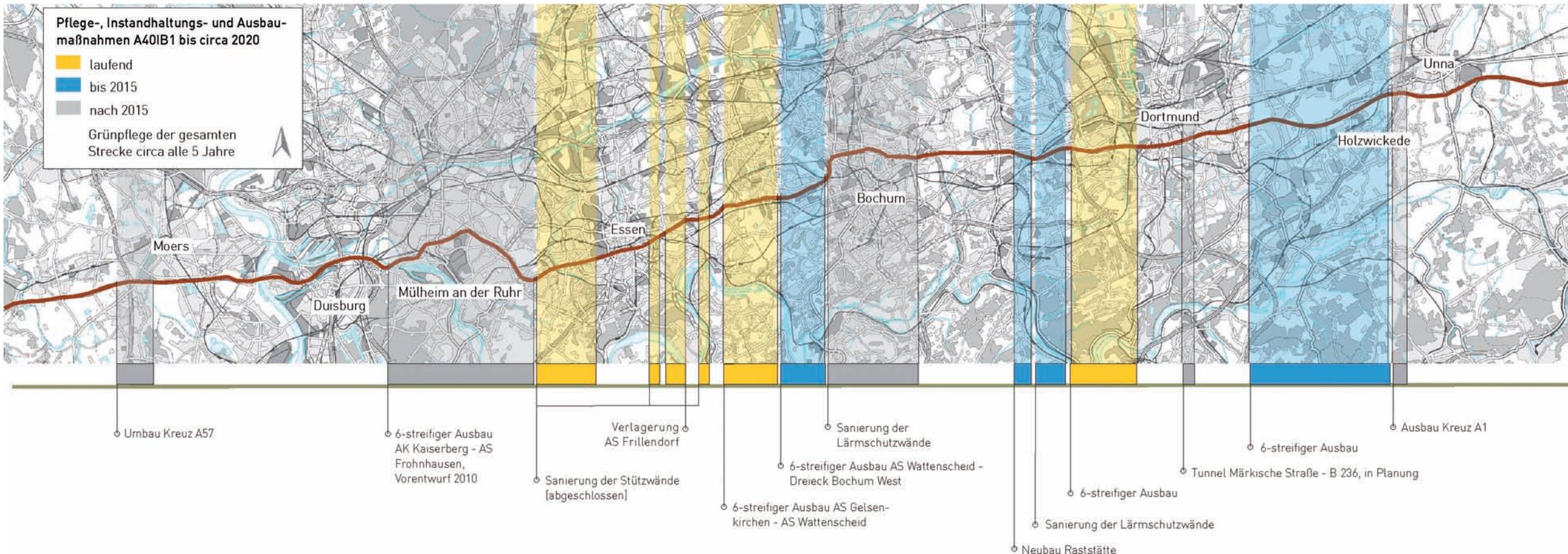
- AK Kaiserberg bis E-Frohnhausen (in der Vorplanung)
- Ausbau AS GE-Süd (im Bau)
- Ausbau AS GE-Süd bis BO-Stahlhausen (im Bau)

- Ausbau BO-Stahlhausen zum Autobahndreieck BO-West (im Bau)
- Ausbau DO-West bis DO-Mitte (im Bau)
- Neubau DO-Mitte bis DO-Ost (Tunnel | Planfeststellung)
- Ausbau DO-Ost bis Unna (Planfeststellung)

Hinzu kommen in den nächsten Jahren bauliche Maßnahmen innerhalb des bestehenden Querschnitts wie die Verlagerung der Anschlussstelle Frillendorf in Essen, Lärmsanierungen in Mülheim an der Ruhr, Essen und Bochum, die technische Aufrüstung des Tunnels in Essen auf den neusten Standard.

Die Vielzahl der baulichen Maßnahmen an der A40 stellen beim Landesbetrieb einen besonderen Schwerpunkt in der Aufgabenwahrnehmung als Mobilitätsdienstleister dar. Die „Begleiterscheinungen“ der Kulturhauptstadt zeigen auch für den Straßenbaulastträger neue Wege beim Umgang mit Autobahn und Verkehr

auf. Projekte wie Eichbaumoper, Die Schönheit der großen Straße, Still-Leben, Brückenbeschriftungen, Barcode und Gestalthandbuch ermöglichen neue Ansichten der A40 und führen die unterschiedlichsten Interessen und Aufgaben der Kultur, der Städte und des Landesbetriebes auf einen gemeinsamen Weg.



Die Städte Bochum und Dortmund haben neben dem „Regionalen Masterplan A40|B1“ eigene Rahmenpläne für den Bereich der A40|B1 im jeweiligen Stadtgebiet aufgestellt. Diese zeigen auf lokaler Ebene bei völlig unterschiedlicher Ausgangslage durchaus gemeinsame Zielvorstellungen.

## Bochum

In Bochum ist der Stadtraum entlang der A40 von der Straße aus kaum sichtbar. Der Raum wird vor allem als Verkehrsraum wahrgenommen. Dieser ist geprägt durch Lärmschutzanlagen, Abstandsgrün, Brücken und Verkehrsschilder. Im Gegensatz zu Streckenabschnitten wie der Essener Skyline oder der Dortmunder Stadtkrone wirkt das Bochumer Teilstück der A40 monoton und wenig urban geprägt.

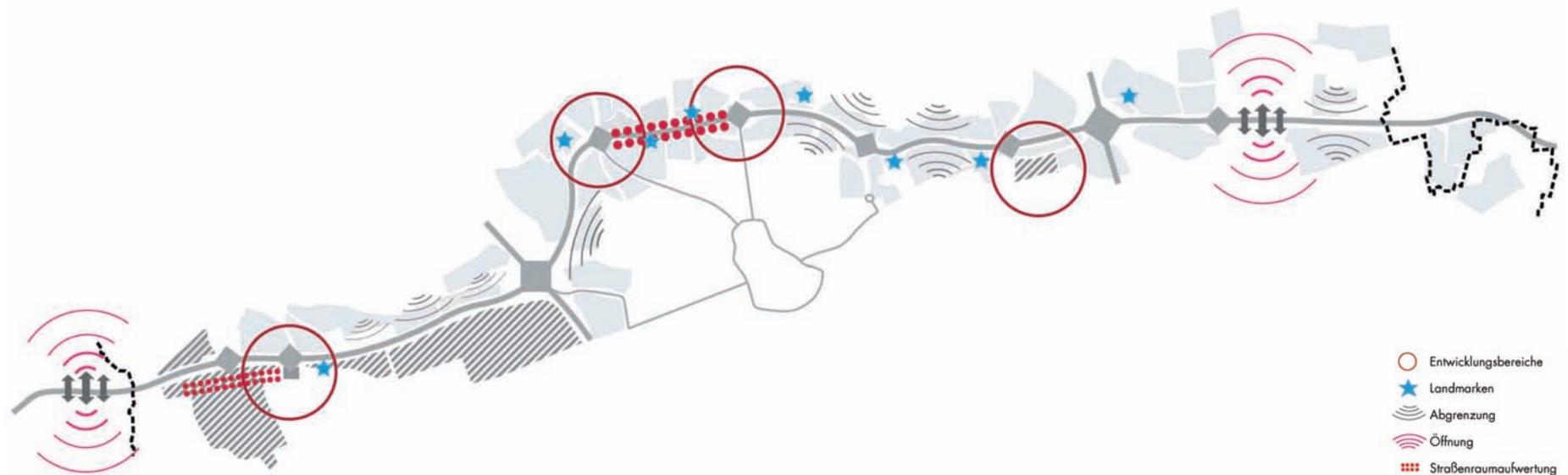
Der Bochumer Rahmenplan (orange edge, 2009) befasst sich mit der Einbindung der Stadtautobahn in den umgebenden Stadtraum und stellt sich damit einer wesentlichen Aufgabe für die städtebauliche Struktur der Stadt Bochum und des polyzentrischen Siedlungsraums Ruhrgebiet. So sollen in Zukunft die vielfältigen Potentiale der Straße, die in ihrer Dichte, der Nähe umgebender Nutzungen und ihrem Identitätswert liegen, planerisch genutzt werden. Dafür wurde die Situation analysiert, konzeptionelle Überlegungen

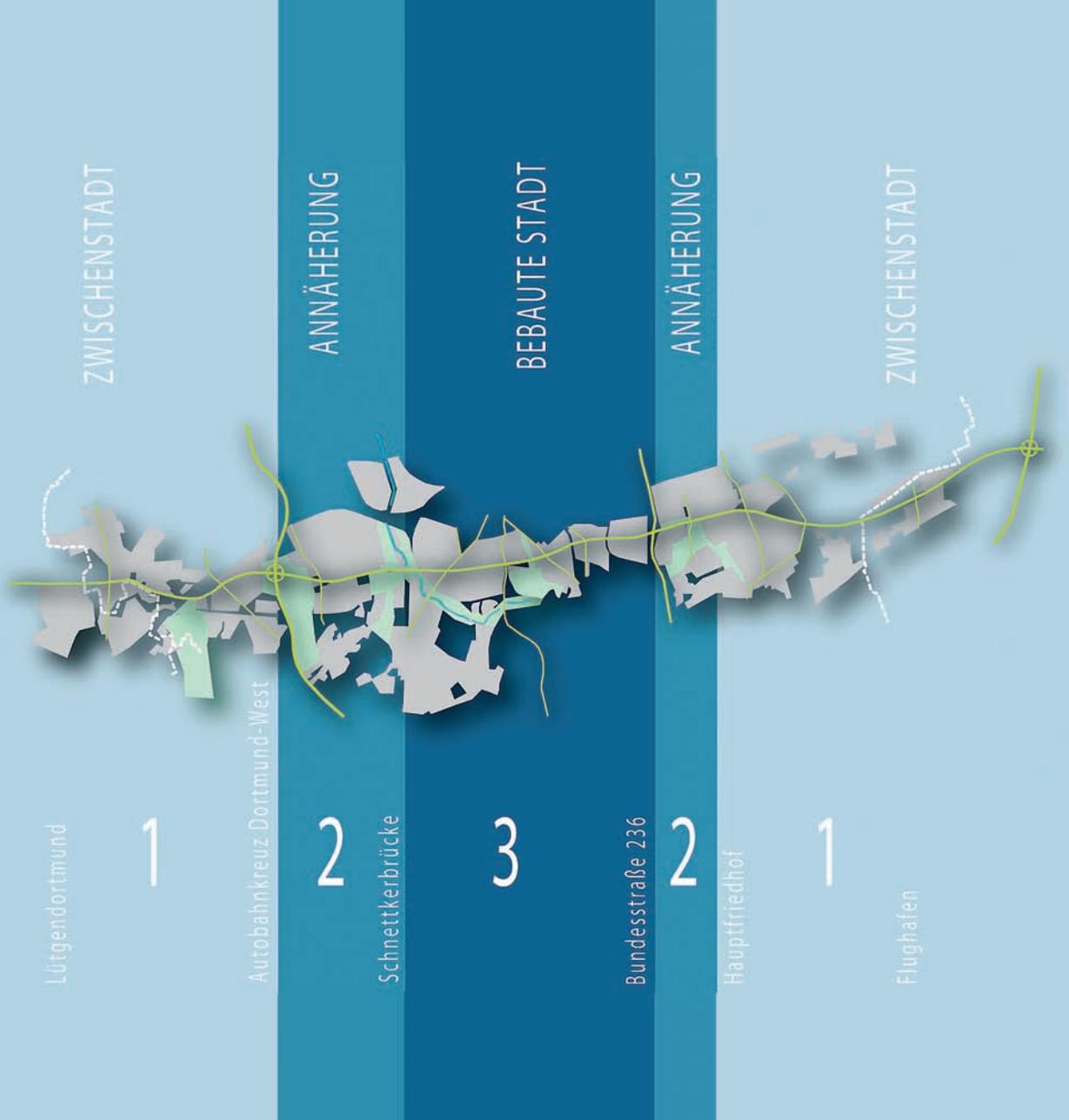
angestellt und der Blick auf den regionalen Zusammenhang geworfen.

Es werden in der „Rahmenplanung A40“ Strategien aufgezeigt, um eine Aufwertung der Räume entlang der A40 zu erreichen. Ziel ist es, den Raum aus stadtplanerischer Perspektive zu steuern und eine dauerhafte Qualifizierung sowohl einzelner Baumaßnahmen der öffentlichen und privaten Hand als auch des

Gesamtraums zu erreichen. Mit dieser Entwicklung soll die Autobahn Schritt für Schritt zum Schaufenster der Stadt Bochum als Teil der Metropole Ruhr werden. Ein besonderer Fokus wird in Bochum auf die Zufahrten zur Innenstadt gelegt, die bereits im Konzept der Cityradialen eingehend untersucht und beplant worden sind. Außerdem wurden für das Stadtgebiet Bochum vier Qualifizierungsschwerpunkte festgelegt. Dies sind neben dem Bahnhof Wattenscheid, der Zugang zur

Dorstener und zur Herner Straße sowie der Entwicklungsbereich an der Kornharpener Straße. Für diese strategischen Standorte wurden städtebauliche Konzepte erarbeitet, die erste Entwicklungsimpulse erzeugen und eine Bochumer Handschrift für die Qualifizierung der baulichen Entwicklung an der A40 skizzieren.





Dortmund  
Die B1 quert das Dortmunder Stadtgebiet auf einer Länge von etwa 20 Kilometern. Als Bindeglied zwischen der A44 im Osten und der A40 im Westen hat sie eine hohe Verkehrsbedeutung. Die aktuell durchgeführten und geplanten Ausbauprojekte zwischen dem Kreuz Dortmund West inklusive Tunnelbauwerk und der B236 fördern die Leistungsfähigkeit dieser im internationalen Maßstab bedeutenden Ost-West-Verkehrsverbindung.

Die B1 | A40 im Dortmunder Stadtgebiet ist jedoch mehr als eine bedeutende Verkehrsachse. Die imposante Platanen- und Lindenallee prägt sich den Durchreisenden als unverwechselbares Merkmal ein. Mit der Westfalenhalle, dem Westfalenpark mit Fernsehturm, modernen Bürogebäuden und Hotels, der Stadtkrone Ost sowie historischen Stadtvillen im Bereich der Gartenstadt reihen sich prominente Nutzungen und attraktive Bauwerke an dieser Straße. Trotz der hohen Verkehrslast hat der Straßenzug seit vielen Jahren städtebauliche Qualitäten. Diese Qualitäten tragen offensichtlich dazu bei, dass das Umfeld der B1 | A40 ein attraktiver Investitionsstandort ist. Dies belegen aktuelle Bauvorhaben und zahlreiche Bauabsichten im Zuge der gesamten Ortsdurchfahrt.

Die „Städtebauliche Rahmenplanung für die Bundesstraße 1 in Dortmund“ (pesch partner architekten stadtplaner, 2003) hatte die Aufgabe, diesen zukünftigen Investitionen Richtung und Ordnung zu geben, die verkehrlichen und städtebaulichen Belange zu einem sinnvollen Leitbild zusammenzuführen. Die Entwick-

lung der Straße wird als Chance zur positiven

Darstellung der Stadt im Gesamttraum der Metropolregion Ruhr begriffen: Die B1 als „Schaufenster des Strukturwandels in Dortmund“. Dies gelingt insbesondere durch eine klare Gliederung des Straßenzuges in ablesbare und erlebbare Abschnitte mit jeweils eigenem städtebaulichem Charakter, durch die bauliche Betonung der Stadteingänge und der Innensadtzufahrten sowie durch die Weiterentwicklung der imposanten Allee.

Beide Rahmenpläne entstanden in einem intensiven Dialog mit Institutionen, politischen Vertretungen sowie fachberührten Ämtern. In Dortmund hatten darüber hinaus Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, ihre Anregungen im Rahmen einer Informationsveranstaltung und anschließender Ausstellung einfließen zu lassen. Mit den Rahmenplänen liegt eine Grundlage für einzelne Investitionsentscheidungen sowie für nachfolgende Bebauungspläne vor, die die städtebauliche Ordnung und Entwicklung entlang der B1 | A40 regeln. Die Inhalte wurden in das Gesamtkonzept „Regionaler Masterplan A40 | B1“ integriert.

Den Beispielen aus Bochum und Dortmund folgend beabsichtigen weitere Kommunen, in naher Zukunft eine Rahmenplanung für ihren Bereich der A40 zu erarbeiten.



„Erwiesenermaßen kann eine gute Straßenraumgestaltung die Aufmerksamkeit der Autofahrer und somit die Verkehrssicherheit erhöhen. Gleichzeitig nehme ich den Autobahnen damit etwas von ihrem Abstoßenden und Trennenden. Ich freue mich, dass es in der gemeinsamen Initiative des Landes, des Straßenbaulastträgers, der Anrainerkommunen und vieler weiterer Partner gelungen ist, entsprechende Planungen und Maßnahmen zu initiieren. Nun gilt es, den eingeschlagenen Weg in den kommenden Jahren konsequent weiter zu gehen, sowohl auf dieser wie auch auf anderen Autobahnen.“

Michael Heinze, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf



„Unser Projekt für 2010 ist die Eröffnung der ersten Autobahnkirche in einem so dicht besiedelten Ballungsraum wie dem Ruhrgebiet – eine Raststätte für die Seele. Die denkmalgeschützte Epiphaniaskirche zusätzlich mit einer lichtkünstlerischen Inszenierung zu versehen, ist ein besonderes Highlight.“

Pfarrer Gehrt, Epiphaniaskirche Bochum

„Die A40 und ihr Umfeld motivierten schon weit vor dem Kulturhauptstadtjahr Künstler, Stadtplaner und Straßenbauer zusammen zu arbeiten und einen selbstbewussten und eigenen Umgang mit ihrer „großen Straße“ zu finden. Die Kulturhauptstadt war ein wichtiger Katalysator für diese Energie, die nun weit über das Festivaljahr hinaus weist. Ich drücke die Daumen, dass das Ruhrgebiet auch weiter so mutig darin bleibt, sich das automobiler Stadtband B1 zu Eigen und nutzbar zu machen.“

Frauke Burgdorff, Montag Stiftung Urbane Räume



Von den drei das Ruhrgebiet in West-Ost-Richtung querenden Autobahnen hat die A40 bzw. die B1 den geringsten Anteil an Schwerlastverkehr. Betrachtet man z. B. drei für die Beurteilung der Verkehrsbelastung typische Punkte der Straßen miteinander, so ergibt sich folgendes Bild:

- A2 Höhe Oberhausen-Sterkrade : 127.000 Kfz/Tag bei einem LKW-Anteil von 18,5%
- A42 Höhe Oberhausen-West: ca. 100.000 Kfz/Tag bei einem LKW-Anteil von 14 %
- A40|B1 Höhe Essen-Kray: 111.000 Kfz/Tag bei einem LKW-Anteil von 8,7 %

Diese Zahlen spiegeln jeweils den durchschnittlichen Verkehr eines Werktages wieder.

Mit dem Wissen, dass die A40|B1 in weiten Teilen noch vierstreifig ist und die beiden anderen Autobahnen durchgängig sechsstreifig zu befahren sind, sind diese Zahlen auch zu verstehen: die A40 bzw. die B1 werden vom Transitverkehr gemieden, da dieser Straßenzug bei schwächerer Dimensionierung und ungefähr gleicher Verkehrsbelastung deutlich stauanfälliger ist, als die Autobahnen A2 und A42. Nicht ohne Grund trägt der sogenannte Ruhrschnellweg im Volksmund auch die Bezeichnung „Ruhrschleichweg“. Kein Tag

vergeht, an dem dieser Straßenzug nicht mehrfach in den Staumeldungen des Verkehrsfunks auftaucht.

Die auf der A40|B1 stark eingeschränkte Höchstgeschwindigkeit ist zwar für den LKW-Fahrer nicht von Bedeutung, ist andererseits aber für manchen PKW-Nutzer ein weiterer Grund den Ruhrschnellweg zu umfahren, wenn dies möglich ist.

Andererseits zeigen die Zahlen aber auch, dass die A40|B1 von fast 10.000 Lastkraftwagen täglich befahren wird. Das sind immerhin fast soviel wie auf der als Nord-Süd-Transitstrecke bekannten Sauerlandlinie A45.

Die A40|B1 ist für den Ferngüterverkehr häufig lediglich Anfang- oder Endpunkt. So sind zwar große Teile der Duisburger Häfen oder der Hafen der Stadt Mülheim an der Ruhr über die A40 angebunden, die weitere Fahrt findet dann jedoch über A3 bzw. A42 oder A2 ihre Fortsetzung.

Der relativ geringe Transitverkehrsanteil auf dem Ruhrschnellweg bedeutet, dass viele der rund 10.000 täglichen LKW-Fahrten der direkten Belieferung der an A40|B1 gelegenen Städte bzw. Gewerbe- und Industriebetrieben dienen. Die Belieferung der Städte und Betriebe mit Waren des täglichen Bedarfs wäre ohne

den Ruhrschnellweg kaum denkbar. Bezeichnend für diese Straße ist, dass viele Fahrten lediglich über relativ kurze Distanzen stattfinden. So wird die Straße bedingt auch durch den geringen Abstand der einzelnen Auf- und Abfahrten genutzt, um innerhalb einer Stadt von einem Stadtteil in den nächsten zu gelangen. Dies gilt natürlich nicht nur für den privaten PKW-Nutzer, sondern gleichfalls auch für den Warenverkehr. Wie selbstverständlich benutzt auch der Paketbote diese Autobahn auf seiner Auslieferungstour und das mitunter mehrmals hintereinander. Ohne den Ruhrschnellweg würde ein Grossteil des innerstädtischen bzw. kleinräumlichen Warenverkehrs über Stadtstraßen laufen und damit trotz der auf A40|B1 nur zu erreichenden relativ geringen Geschwindigkeit wesentlich länger unterwegs sein.

Die Funktion der Straße als Warenverteilmagistrale wird auch durch die Häufung von Verteilzentren entlang dieses Bandes deutlich. Angefangen im Westen mit dem Verteilzentrum der Lebensmittelkette Edeka, dem Duisburger Postverteilzentrum, mit Auslieferungslagern der Aldi-Kette in Mülheim an der Ruhr sowie Essen, des Plus-Auslieferungslagers sowie dem der Firma Medion reihen sich von West nach Ost mehrere große Verteilzentren an dieser Straße.

Aber auch die unzähligen großen wie kleinen Gewerbegebiete entlang der Straße wollen mit Waren versorgt werden, bzw. die hier produzierten Waren wollen verteilt werden. Ebenso müssen die Einzelhandelszentren sowie Fachmarktzentren täglich von Tausenden größeren und kleineren LKW beliefert werden. Diese Standorte profitieren vom Ruhrschnellweg nicht nur durch die für die Kunden, sondern auch durch die für die Lieferanten gegebene gute Erreichbarkeit.

Im Vergleich zu den beiden anderen die Metropole Ruhr in West-Ost-Richtung querenden Autobahnen A2 und A40 benutzen auffallend viele kleinere LKW und Lieferwagen die A40|B1. Der Ruhrschnellweg ist nicht die große Transitautobahn, sondern der Warenhighway für die Versorgung mehrerer Millionen Menschen und unzähliger Betriebe der Region.



Wer – heute die A40 | B1 von Moers nach Unna oder in umgekehrter Richtung befährt, hat nur selten und für wenige Augenblicke den Eindruck, sich mit dem Auto durch offene Grünräume, durch freie Landschaft zu bewegen. Wahrnehmen wird er den unterschiedlichen Charakter der Straße: Zwischen Moers und dem Dortmunder Westen und auch östlich von Dortmund ist er auf einer Autobahn, gleichgültig, ob dort blau- oder gelbgrundige Schilder den Weg weisen. Bei der Stadtdurchfahrt von Dortmund ist er – trotz schmaler Fahrspuren – auf einer großzügigen Allee, die von vielen repräsentativen Bauten flankiert wird.

Auf der „freien Strecke“, der Autobahn, bleibt der Blick des Straßennutzers meist im Nahbereich hängen, fällt auf eine Vielzahl unterschiedlicher Lärmschutzwände, „nackt“, mit Graffiti überzogen oder auch wohltuend begrünt. Vor, hinter oder anstelle der Wand das unstrukturierte Begleitgrün, nur unterbrochen von Tunneldurchfahrten in Essen, Bochum und Dortmund und der Troglage der Straße im Essener Westen.

Zugegeben, punktuell gibt es Einblicke in den Freiraum, aber die Behauptung, dass zehn größere, freie Landschaftsräume (die Freiräume um Unna und Moers sowie acht Regionale Grünzüge) durchfahren werden, dürfte ungläubiges Kopfschütteln hervorru-

fen. Die Querung des Rheins in Duisburg vermittelt schon einen Eindruck von weiter Flusslandschaft, eine Ahnung des hier beginnenden, sich nach Nordwesten ausdehnenden Niederrheins. Bei der Fahrt über die Ruhrtalbrücke in Mülheim fällt der Blick nicht nur in eine liebliche Auenlandschaft, sondern auch auf die Ausläufer des Bergischen Landes am fernen Horizont. Und die „Gefällstrecken-Einfahrt“ nach Dortmund – von Westen kommend – geschieht unter deutlicher Wahrnehmung des hier recht tief eingeschnittenen Emschertals, das auch den „Eintritt“ in die Dortmunder Innenstadt und die Wandlung der Straße zur Allee markiert.

Wer den sich wiederholenden Duktus aus gebauter Stadt und Freiraum erkennen will, muss in die Luft. Von oben wird deutlich, dass die 75 Kilometer Stadtraum, den die A40 | B1 zerschneidend und verbindend durchquert, kein homogener „Siedlungsbrei“ sind, sondern eine bewegte, vielgestaltige, mitunter überraschende Abfolge von bebauten Stadtquartieren, Industrie- und Gewerbebezonen und mehr oder weniger großzügigen Grünräumen.

Dass dies so ist, hat natürlich siedlungsgeschichtliche Ursachen, resultiert aus den Standortpräferenzen und -anforderungen von Kohleförderung und Stahlerzeu-

gung im 19. und 20. Jahrhundert – und der Weitsicht des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, der bereits in den 1920er Jahren das System der Regionalen Grünzüge „erfand“. Denn schon damals, vor rund 90 Jahren, war man sich der Bedeutung von Freiraum und Grün für die Lufthygiene und die Volksgesundheit bewusst. Die originär am wirtschaftlichen Erfolg ausgerichtete Standortpolitik der Kohle- und Stahlbarone – und die damit verbundenen infrastrukturellen Anforderungen – hatte das ehemals ländlich geprägte Gebiet zwischen Ruhr und Emscher zu einem Städte-Industrie-Moloch heranwachsen lassen, dem eine ordnende Struktur weitgehend fremd war.

Das sollte sich mit den Regionalen Grünzügen ändern. Festgemacht an gefährdeten „Restlandschaften“ sollten großzügige, in Nord-Süd-Richtung verlaufende, grüne Trennsäume zwischen den Städten und Industriezonen dem Revier Struktur geben, die Luft filtern, lokale Identitäten bewahren, Raum bieten für Landwirtschaft, das eine oder andere Waldstück und die erste zaghafte Naherholung.

In den Wiederaufbau- und Wachstumsjahrzehnten nach dem 2. Weltkrieg verblasste die Bedeutung der Regionalen Grünzüge jedoch zusehends, bot sich doch gerade hier ein Siedlungs- und Infrastrukturfächenpo-

tenzial, an dem man sich teilweise schamlos bediente. Heute sind manche Regionalen Grünzüge löchrig wie ein Schweizer Käse, angegriffen von Siedlungen aus den 1950er bis 1980er Jahren, zerfurcht und segmentiert von neuen Straßen und Autobahnen, morphologisch verändert durch Deponien und Bergehalden, überspannt von Starkstromleitungen – quer in sie hineingelegt die in den 1960er Jahren zur Autobahn A430, später A40 mutierte Bundesstraße 1, von Mülheim an der Ruhr nach Westen die ehemalige B60, zwei Fernstraßen, die in ihren Stadtdurchfahrten angebaut und mit den örtlichen Straßennetzen vielfältig verflochten waren. Das spürt man noch heute.

Welch Glück, dass Ende der 1980er Jahre die IBA Emscherpark aus der Taufe gerufen wurde – und mit ihr ein neues Bewusstsein für den herausragenden Stellenwert von Freiraum, Natur und Landschaft als den Siedlungsräumen ebenbürtige Kernelemente einer sich wandelnden, für künftige Herausforderungen fit zu machenden Industrieregion.

Mit dem Emscher Landschaftspark wächst ein weltweit beachtetes, einzigartiges Stück Zukunft. Längst überspringt der Park die räumliche Grenze der IBA, die im Süden durch die A40 | B1 markiert war. Ein nicht immer leichtes Unterfangen. Dort, wo die Straße

Fließgewässer und ihre Auenlandschaften zwangsläufig überbrücken muss, ist Freiraum- und Biotopverbund relativ einfach. Das gilt für die großen, die A40 | B1 querenden Grünkorridore an Rhein, Ruhr und Emscher, letztere in den Regionalen Grünzügen A und F. Hier lohnt sich eine Inszenierung dieser regional bedeutsamen Naturräume, wie es der Regionale Masterplan A40 | B1 fordert. Die Hochlage der Straße begünstigt die Schaffung interessanter, auch Identität stiftender Blickbeziehungen in die freie Landschaft, hin zu fernen Landmarken.

Andernorts – und in den meisten Regionalen Grünzügen und Freiräumen um Unna und Moers – schafft die A40 | B1 eine Zäsur, bildet eine für den Biotopverbund kaum überwindbare Barriere. Für die Besucher des Landschaftsparks hat man aber zahlreiche Möglichkeiten geschaffen, die Barrieren (nicht nur der A40 | B1) zu überwinden. Die Parkinfrastruktur nutzt einige glücklicherweise nicht abgerissene Relikte aus der Zeit von Kohle und Stahl, ehemalige Werksbahntrassen (mit ihren Brücken), die zu beliebten Rad- und Wanderwegen umfunktioniert werden konnten.

Für große Freiräume an der A40 | B1 fordert § 7 der Grundregeln des Gestalthandbuchs, dass diese im Bereich kreuzender Grünzüge und Flusstäler grundsätzlich erlebbar gemacht werden. Mit einem optischen Trick, der Ausbildung vegetativer Rippen, soll der Blick des Straßenbenutzers in die freie Landschaft gelenkt werden. Aus der Perspektive des Parkbenutzers kaschiert diese schuppenartig gestaffelte Bepflanzung die Autobahn und den auf ihr fließenden Verkehr.

Einziges Wermutstropfen: die Verlängerung von Parkteilen im näheren Umfeld der Straße. Aber auch diese dürfte zumeist lösbar sein: durch Abrücken autobahnnahe Wege, also einer Parkinfrastrukturplanung in Abstimmung mit den Anforderungen an die funktionale und gestalterische Aufwertung der Fernstraße.

Die A40 | B1 soll ihre Nutzer aber nicht nur an der sichtbar gemachten Landschaft vorbeiführen, sondern auch als „Zubringer“ zu den Grünräumen fungieren, gleichsam ihre „Fernerschließung“ gewährleisten. So soll beispielsweise im Regionalen Grünzug B, unweit der Abfahrt Mülheim-Winkhausen, entsprechend den Plänen zum Ausbau des Emscher Landschaftsparks längerfristig einer neuer Parkeingang inszeniert werden, mit Parkplatz zum Umstieg vom Auto aufs Rad, mit Parkinformationen und – wenn die geplante Landmarke, ein begehbare Turm, Realität werden sollte – einem herrlichen Ausblick auf die Skyline von Essen, die immer noch zahlreichen Schlote von Duisburg und den Gasometer in Oberhausen am Rhein-Herne-Kanal. Und im Nahbereich natürlich auch auf die A40 | B1, deren neue Ästhetik sich durch einen „Blick von oben“ erschließt.

Wer in einigen Jahren die A40 | B1 von Moers nach Unna oder in umgekehrter Richtung befährt, wird sich dem neuen Reiz der „metropole ruhr“ nicht entziehen können, wird hochschauen an markanten, architektonisch anspruchsvollen Bauten in den MetroZONEN und hineinschauen in die freien Landschaftsräume der RegioZONEN, die einen Zwischenstopp, einen Besuch allemal lohnen.



Unter einer Silhouette wird allgemein die Ansicht einer Stadt verstanden, welche sie mit ihren dominantesten Bauten vor dem Horizont abzeichnet. Seit jeher lassen sich Städte in der Betrachtung dieser „Himmelslinie“ deuten. Sie verrät viel über eine Stadt, ihre Bedeutung, ihre Entwicklung oder auch, welches die treibenden Kräfte ihrer Gründung oder Entwicklung waren und sind. Dieses gilt für die Städte der Planungsgemeinschaft A40|B1 und auch für die gesamte Region Ruhr.

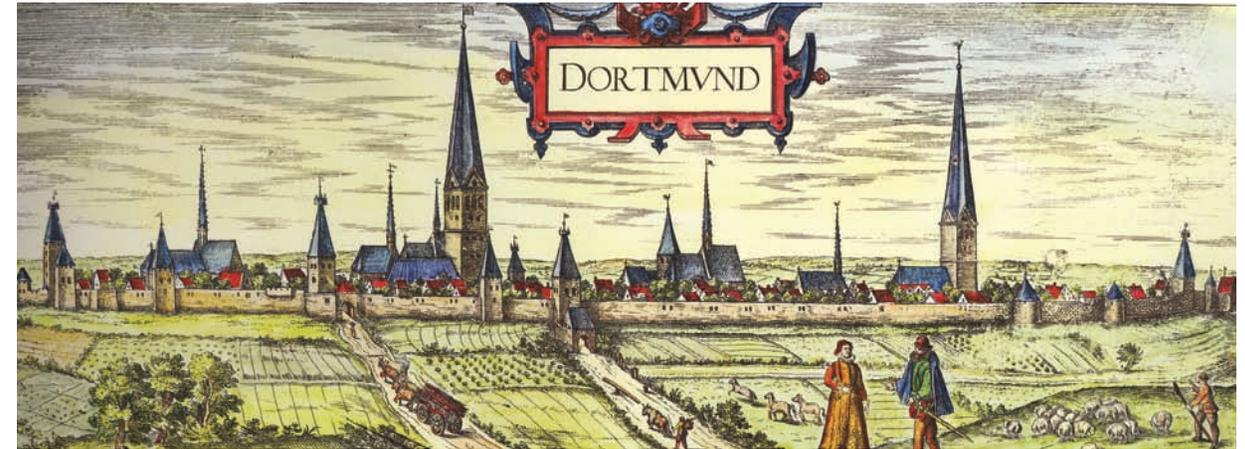
In der Vergangenheit wurden die Ansichten der Städte des Ruhrgebiets, wie das Beispiel Dortmund zeigt, durch die Türme der Kirchen und der Befestigungsanlagen geprägt. Mit dem Beginn der Industrialisierung änderte sich dieses Bild jedoch dramatisch. Fabriken, Schornsteine, Hochöfen, Fördertürme und andere hervorstechende technische Bauwerke machten deutlich, dass andere Kräfte begannen, die Städte zu formen.

Heute haben die meisten dieser Bauwerke längst ihre ursprüngliche Bedeutung verloren. Die alten Hochöfenanlagen in Duisburg, die Jahrhunderthalle in Bochum, die Zeche Zollern sowie das „U“ in Dortmund und nicht zuletzt die Schachtanlagen des Weltkulturerbes Zollverein in Essen sind Merkzeichen des Wandels von der Montanregion zur Kulturhauptstadt Europas RUHR.2010 geworden.

Doch neben diesen architektonischen Zeugnissen der Industrievergangenheit prägen längst auch neue „Zeichen“ die Metropolregion als eine der größten und wichtigsten Wirtschaftsmetropolen Europas. Einige davon sind vom Ruhrschnellweg aus wahrnehmbar oder haben ihren Standort sogar unmittelbar an der Straße. Der Fernsehturm Florian und die Westfalenhalle in Dortmund sind heute Leuchttürme der Zeit des Wirtschaftswunders. Die ADAC Hauptverwaltung, das Inhouse und der gerade fertig gestellte Westfalentower, alle ebenfalls in Dortmund, stehen für das moderne Bild des Ruhrgebiets.

In der Annäherung an das Essener Stadtzentrum verdichtet sich das Bild der markanten Einzelbauwerke im kompakten Cluster der Hochhäuser der Konzernzentralen. Seit Anfang der 60er Jahre des letzten Jahrhunderts stehen die Hochhäuser als Symbol für wirtschaftliche Größe und gründeten Essens Ruf als „Schreibtisch des Ruhrgebiets“. Heute verleiht die weithin sichtbare Skyline der Hochhäuser nicht nur Essen sondern der gesamten Metropolregion Ruhr Profil und Kontur.

Zur Schärfung und Qualifizierung dieses Profils liefern der Regionale Masterplan A40|B1 und das Gestalthandbuch A40|B1 wichtige Beiträge.





EVONIK

EVONIK

Postbank

↑ Essen-Holsterhausen  
40

↑ E-Zentrum  
400 m

Die A40 im Ruhrgebiet – was ist das eigentlich für ein Gebilde?

Eine rein technokratische Antwort klingt ungefähr so: Die Bundesautobahn 40 – kurz A40 genannt – verläuft von der niederländischen Grenze bei Straelen in Weiterführung der A67 (NL) von West nach Ost durch den linken Niederrhein über den Rhein (Rheinbrücke Neuenkamp) quer durch das Ruhrgebiet nach Dortmund, wo sie am Autobahnkreuz Dortmund West in der Nähe der Stadtgrenze zu Bochum in die autobahnähnlich ausgebaute Bundesstrasse 1 und im weiteren Verlauf ab Holzwickede in die A44 übergeht. Die A40 von Duisburg bis Dortmund-West und die B1 im Stadtgebiet Dortmund bilden im Zusammenhang den Ruhrschnellweg – das Mobilitätsband A40 | B1.

Eine sachlich sicherlich korrekte, aber keine befriedigende Antwort im Sinne des Regionalen Masterplanes A40 | B1. Dieser beschäftigt sich mit lokalen Profilen der Anrainerstädte, mit regionalen Identitätsmerkmalen und mit Differenzierungsstrukturen zur besseren Orientierung im Stadtraum der Metropolregion Ruhr. Im Sprachduktus der Planer finden sich u. a. sinngemäß folgende zentrale Formulierungen: Im Interesse des Regionalen Masterplanes steht eine identitätsstiftende Entwicklung und Gestaltung der zentralen Verkehrsachse, um die regionale „Erfahrbarkeit“ der

Metropolregion Ruhr sowie auch die der Anrainerstädte zu stärken. Dies zu dem Zweck, die Funktion des Stadtraumes entlang des Ruhrschnellweges als „Schaufenster“ der Region zu verbessern.

Eine Annäherung zur Beantwortung der Frage, was ist und welche Bedeutung hat die A40 im Ruhrgebiet, kann eher über eine metaphysische, emotionale oder auch humoristische Betrachtungsebene heraus erfolgen.

Bekanntermaßen liegt die A40 mitten im Ruhrgebiet – wo in Hochöfen Stahl geschmolzen wurde und an der „Bude“ und in den Schrebergärten ethnische Kulturen im Schmelztiegel zusammen fanden. Der Klebstoff dieser menschlichen Verbindungen basiert auf gemeinsame Erlebnisse und Erinnerungen sowie auf ein gemeinsames Lebensgefühl – diese Attribute u. a. definieren den Begriff „Heimat“.

Wenn es um „die Menschen des Ruhrgebiets geht“, dann geht es um deren Gefühlswelten und Wertevorstellungen. Der Kabarettist Frank Goosen hat in seinem Programm „Woanders is auch scheiße“ das Ruhrgebiet als Raum der Betrachtung einmal folgendermaßen abgegrenzt: „Südlich von Hattingen ist für mich Tirol, nördlich von Recklinghausen Dänemark, östlich von

Unna beginnt für mich Sibirien und westlich von Duisburg ist die Welt zu Ende und alle fallen ins Urmeer“.

Was hat diese Erkenntnis mit der A40 | B1 zu tun und mit den lokalen und regionalen identitätsstiftenden Merkmalen, die im Regionalen Masterplan propagiert werden?

Die Erfindung der Autobahn war im Sinne der damaligen Ingenieurskunst keine rein zweckorientierte Neuerung, sondern ursprünglich eine Vision, die in der Fortbewegung nicht bloß die Überbrückung der Distanz sah, sondern auch das Erleben und die Wahrnehmung des Augenblicks der Reise – modern ausgedrückt: Der Weg ist das Ziel.

Das bedeutet, dass sich die Planer und Ingenieure der Frage nach der Qualität der Wahrnehmung der Umgebungssituation sehr bewusst waren. Es ging nicht nur darum, Fahrzeuge möglichst schnell von einem Punkt zum anderen fahren zu lassen. Die Reise selbst war der Zweck und damit war u. a. gemeint: das möglichst harmonische und an ästhetischen Eindrücken reiche Wahrnehmen und Betrachten der umgebenden Landschafts- und Stadträume.

Die A40 | B1 zwischen Moers und Unna wird nicht neu gebaut, aber die streckenweise Erneuerung der

Autobahn auf 6 Spuren, die zahlreichen Sanierungs-, Instandhaltungs- und Pflegemaßnahmen sowie zukünftige städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen bieten eine große Chance. Die Chance, bei gestalterischen und auch funktionalen Veränderungen entlang der Strasse eine wichtige Tugend der Planung in den Vordergrund zu rücken. Zugrunde liegt dieser Tugend die Idee vom „Menschlichen Maßstab in der Architektur“. Dieses „Menschliche Maß“ ist eine rein subjektive Wahrnehmungskategorie, es ist ein bestimmtes Gefühl von Wohlproportioniertheit, von wahrnehmbaren Sinneseindrücken, von Orientierung im Raum sowie von Heimatverbundenheit und von Neugierde. Der Regionale Masterplan und das Gestalthandbuch A40 | B1 betonen diese subjektiven Wahrnehmungen des Menschen als Voraussetzungen für konkrete Verbesserungen entlang der Strasse. Hier spielt die „Philosophie“ der Planer, Ingenieure und sonstigen Akteure eine ausschlaggebende Rolle: Handelt es sich um Technokraten und Unempfindsame, denen abstrakte Planungen vor Wahrnehmung und Sinnesempfindung geht, oder um sensible Beobachter und aufgeschlossene, einfühlsame Menschen, die verstehen, wie wichtig die durch sie ausgelösten Veränderungen eines Stadt- und Landschaftsbildes im Einzelnen und auch in der Gesamtschau für den Betrachter – ob Einheimischer oder Gast – sein wird?

Im Folgenden soll in diesem sachlichen Zusammenhang auf den eigentlichen Titel dieses Textbeitrages eingegangen werden. Es geht um die Stichwörter Auftakt und Eingang, Zugänge und Übergänge im Metropolraum Ruhr. Diese Begriffe definieren eine grobe räumliche Strukturierung des 75 km langen Verkehrsgebildes zwischen Moers und Unna.

Die Definition soll hierbei auch nicht technokratisch ausfallen! Das Verkehrsband ist bildlich gesehen räumlich strukturiert wie ein von zwei Seiten voll erschlossenes Haus. In Moers und in Unna gibt es jeweils ein repräsentatives Eingangportal. Nach dem Eingangportal Moers folgt ein langer Korridor, der mit der Rheinbrücke Neuenkamp endet und dort den Übergang in das Wohnzimmer beschreibt – in die Kernzone der Metropolregion Ruhr. Von Unna aus folgt ebenfalls ein langer Korridor, der mit dem Beginn der Dortmunder Allee an der B1 endet. Der baumbestandene Boulevard in Dortmund beschreibt von Osten kommend den Übergang in das Wohnzimmer der Kernzone. Zwischen dem Eingangportal Moers und dem Eingangportal Unna gibt es 41 Anschlussstellen, um in die angrenzenden Stadträume zu gelangen. Also bildlich gesehen 41 Möglichkeiten, um 41 Zimmer zu betreten und deren Wohnfunktionen und gestalterischen Wohnaccessoires zu erkunden.

Die Weiterentwicklung und Realisierung von vorgeschlagenen Maßnahmen des Regionalen Masterplanes und des Gestalthandbuchs sollen wahrnehmbare Spuren hinterlassen im Stadt- und Landschaftsraum

entlang der A40|B1. Diese Spuren werden im Laufe der Zeit zur biografischen und kollektiven Erfahrungswelt gehören. Sie alle signalisieren beim Betrachter unbewusst Kontinuität, Vertrautheit, soziale und lokale Zugehörigkeit und in der Gesamtschau auch regionale Identität. Die Spuren sollen nicht zuletzt dem fatalen Verlust an ästhetischer Individualität und Unverwechselbarkeit der Städte und der Region entgegenwirken. Das konsequente Herausarbeiten von stadtspezifischen Alleinstellungsmerkmalen der einzelnen Städte schafft Individualität, die Wiederkehr von gleichgearteten Gestaltungs- und Funktionselementen schafft regionale Identität und die stringente Beibehaltung des Planungs- und Gestaltungsansatzes bewirkt ein Ausscheren aus dem Mittelmaß und der Beliebigkeit. Dabei definiert sich dieser Ansatz nicht über eine reine Dekoration, Möblierung oder Funktionsausstattung der Stadt- und Landschaftsräume, sondern er betont das bereits latent vorhandene Potenzial, um auch authentisch sein zu können.

In diesem Sinne verliert die A40|B1 ihre Funktion als reines „Trägerobjekt“ von „rasenden Verkehrsmitteln“ und wird stattdessen zum vermittelnden Medium: Zwischen den Vorbeieilenden und dem ruhenden Betrachtungsgegenstand, zwischen dem Ausgangsort und dem Zielort der Fahrt, zwischen dem Gedankenlosen und dem Denkenden, zwischen dem Uninteressierten und dem neugierig Betrachtenden.

Die subjektiv wahrgenommenen Betrachtungsgegenstände werden unmittelbar am Wege, beim Eilen, beim Fahren miterlebt. Ein Hingehen zu einem

Betrachtungsgegenstand und ein Verweilen ist nicht möglich – außer man fährt bewusst von der Autobahn oder der Bundesstraße ab –, sondern die Rezeption wird im Vorbeifahren, in der Bewegung erfolgen. Zeit und Geschwindigkeit sind die begleitenden Faktoren des Gesamterlebens der Straße. Ein Wahrnehmungselement löst am Weg das andere ab, eines soll mit einem anderen in Zusammenhang stehen und es oftmals auch vorbereiten.

Im Auge des Betrachters erst wird die neue Wahrnehmung des 75 km langen Verkehrsbandes zwischen Moers und Unna entstehen.



#### Literatur:

- Bundesautobahn 40
- Wikipedia – Die freie Enzyklopädie
- Radio Heimat – Geschichten von zuhause
- Frank Goosen; Eichborn-Verlag, Januar 2010
- Wahrnehmen, Gestalten, Bauen – Ideenjournal für Architektur
- Autobahn – Natur und Wahrnehmung, Gerd-Lothar Reschke, Juni 1997
- Aktionsgruppe Kulturstraßen, Philosophie der Kulturstraße i. V. ehem. Kreisrätin Dr. Gisela Forster, Starnberg; Homepage, 2004

12.000 km, rund 5 % aller Straßen in Deutschland, sind Bundesautobahnen. Auf ihnen rollt etwa ein Drittel der Gesamtverkehrsleistung. Im Grunde ist eine Bundesautobahn eine lapidare Einrichtung: Die vier oder sechs Fahrstreifen werden konsequent so dicht und engmaschig über das Land verteilt, dass möglichst jede Stadt über einen eigenen Anschluss an das Netz verfügt. Alle Schilder auf den Straßen sind Blau, die Anschlüsse kreuzungsfrei und in regelmäßigen Abständen werden Automobil und Mensch mit dem Nötigsten versorgt.

Ihre funktionale Leistungsfähigkeit und historische Bedeutung ist legendär. 2009 präsentierte David Cerny in einer Ausstellung im Brüsseler EU-Ratsgebäude, als Teil seiner Großskulptur Entropa, eine Hakenkreuz-ähnliche Anordnung von Autobahnen über dem ausgesägten Umriss Deutschlands. Nicht nur im Ausland werden wir für die schnellen Straßen bewundert und mit ihr identifiziert. Die Autobahnen liefern ein wirkmächtiges Bild für den erfolgreichen Wiederaufbau und die wirtschaftliche Stärke der Bundesrepublik Deutschland.

Kein Wunder, dass nach dem zweiten Weltkrieg jede neue Autobahnstrecke mit viel Aufmerksamkeit eingeweiht wurde. Die Ingenieur- und Architektur-

zeitschriften feierten die neuen Konstruktionen der Spannbeton- und Hängeseilbrücken sowie die Anlage der Kleeblätter in freier Landschaft mit eindrucksvollen Fotografien. In einer funktionalistisch geprägten Zeit konnte eine der reinen Funktion folgenden Bauaufgabe, höchste Wertschätzung zuwachsen.

Straßen können aber auch seit je her mit traumhaften Meeresblicken, ihrem besonderen Flair oder grandiosen Alpenpanoramen faszinieren. Hier wird nicht gerast, sondern das Fahrzeug gelenkt, das Fahren genossen und Benzin getränkte Luft durchgeatmet. Als die schönsten Straßen in Deutschland gelten die Romantische Straße von Würzburg nach Füssen, die Deutsche Alleenstraße von der Ostsee bis zu den Alpen oder die Deutsche Fährstraße von Kiel nach Bremervörde. Ihnen gemeinsam sind die besonderen Qualitäten ihrer Ränder und Umgebung sowie der weite Blick in die schöne Landschaft.

Heute ist die naive Begeisterung für die Wirtschaftswunderbahn mit ihren modernistischen Verkehrsarchitekturen auf grünem Grund verflogen. Die gut ausgebauten Autobahnen können schon lange nicht mehr in allen Bereichen die enorme Zunahme der Verkehrsmengen bewältigen. Daran können neue Verkehrslenkungssysteme, Radiodurchsagen, Ferienpläne

und der weitere Ausbau der Autobahnen nur wenig ändern. Der Stau wurde zur gefürchteten Zustandsbeschreibung für viele Streckenabschnitte. Mit der zunehmenden Sensibilität für die Belastungen der Umwelt und die Gefahren für die menschliche Gesundheit aus Lärm, Staub und in den letzten Jahren dem Feinstaub, verloren die Straßen ihre frühere uneingeschränkte gesellschaftliche Wertschätzung. Nils Minkmar drückt den Wandel in der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung, am 4. März 2007, so aus: „Das erste große Landsäugetier, das der Kombination aus Erderwärmung, Emanzipation und demographischer Entwicklung zum Opfer fallen wird, ist nicht der Eisbär, sondern der Automann“. Doch trotz veränderter Sichtweise und den Anstrengungen zur Verbesserung der Schienen- und Wasserwege, haben die Schnellstraßen ihre logistische Funktion auch heute nicht verloren.

Geblichen ist die Frage nach dem stadtverträglichen Umgang mit den unverzichtbaren Straßen. In der jüngeren europäischen Stadtbaugeschichte gab es dazu die unterschiedlichsten Ansätze: Die 600 m lange Überbauung Schlangensbader Straße in Berlin, die Gestaltung des Boulevard Périphérique im Rahmen der Planung für Grand Paris oder die „Deckellösungen“, etwa in Bochum-Grumme oder in München zum Bau des Petuel Parks. Die Zusammenführung der

Straßenkörper mit baulichen Nutzungen sollte die negativen Wirkungen der großen Straßen mildern oder, so der damalige Anspruch, zu einem neuen Besseren verkehren. Die kostenträchtigen Pilotprojekte konnten sich im Grunde nicht durchsetzen. Geblieben sind das Wegpflanzen und Eindämmen durch Lärmschutzwände oder -wälle, als Regelfall der Konfliktbewältigung. In seinem Buch „Learning from Las Vegas“ führt Robert Venturi am Strip von Las Vegas vor, welche Konsequenzen aus einem ungefassten, weiträumigen Straßenbild für die Architektur und damit wiederum für die Straßenräume entstehen. Die Qualitäten der traditionellen Straßenräume lassen sich durch Einzelarchitekturen nicht schaffen und in einer Zeit, in der sich die Kunst nicht als „Verhübscher“ unsere Umwelt versteht, nimmt auch kein noch so kreativer Kunstschaffender es mit der Autobahn wirklich auf.

Was kann in dieser vermeintlich aussichtslosen Lage geschehen? Gibt es überhaupt einen Weg, sich mit dem schwierigen Thema erfolgversprechend zu beschäftigen?

Etwa zur Jahrtausendwende begannen außerordentlich große Optimisten (hier besonders: orange edge) und engagierte, interdisziplinär agierende Gruppen in einem 10 Jahre währenden Arbeitsprozess mit der

Untersuchung und Überplanung des Ruhrschnellweges. Wenn die Verkehrswissenschaftler und Praktiker in den Ministerien und Straßenbaubetrieben nicht erkannt hätten, dass eine lebendige, abwechslungsreich gestaltete Straße eine höhere Sicherheit für den Straßenverkehr bietet, wären aber auch diese Bemühungen sehr schnell versiegt. Zudem hat das umfangreiche Bauprogramm für die A40 | B1 die Gedanken kräftig befeuert und die Phantasien zu neuen CO<sub>2</sub> freien und leiseren Automobilen hat die Perspektive für die große Straße noch einmal erweitert. Dass die Europäischen Kulturhauptstadt Ruhr 2010 die drei Projekte: Gestaltungsbuch, Regionaler Masterplan und Die Schönheit der großen Straße von der ersten Bewerbung bis ins Jahr 2010 als ihr zentrales Leitprojekt anerkannte und kräftig unterstützte, hat weiteren Schub verliehen.

Im Grund ist es der Charakter der A40 selber, der die Motivation und Interpretationsvielfalt liefert, um sich mit dem vermeintlich Unmöglichen zu beschäftigen. Keine klassisch liebreizende schöne Straße, dagegen vielgestaltig durch den ständigen Wechsel aus Stadtdurchfahrten, Landschaftspassagen und den Strecken durch die ruhrgebietstypische Zwischenstadt, hat sie eine breite Bandbreite von unterschiedlichsten Eindrücken zu bieten. Die A40 | B1 ist damit das prägnanteste und ergiebigste Schaufenster der Metropole Ruhr. Sie zeigt ihren heutigen Zustand, öffnet den Blick auf den fortwährenden Strukturwandel und vermittelt dem kundigen Leser die Geschichte dieses Sonderfalls der Europäischen Stadt. Aus dem vorindustriellen lanzenbreiten Hellweg auf dem Ruhrgebirge ist heute ein Kultobjekt geworden. Sie ist für die Künstler ein ideales

Spielfeld, um ihre Irritationsphantasien einzubringen, für die Theoretiker aus dem Städtebau ein ergiebiges Forschungsfeld und für die Praktiker beim Land und in den Städten eine hohe und täglich neue Herausforderung, mit immer wieder interessantem Erkenntnisgewinn.

Ein weiterer Umdeutungsprozess hat gerade erst begonnen. Er ist die notwendige Voraussetzung für die Formulierung neuer Lösungsansätze zu einer neuen, urbanen Mobilitätskultur.



