

# Stadt der Geschwindigkeit

Wege zur städtebaulichen Integration von Verkehrskorridoren

Veranstalter:

Bergische Universität Wuppertal:  
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Felix Huber,  
Univ.-Prof. Dr. Michael Koch  
RWTH Aachen: Prof. Kunibert Wachten  
orange.edge: Dipl.-Ing. Henrik Sander

Arbeitsgruppe ‚Stadt der Geschwindigkeit‘:

huber@uni-wuppertal.de  
michael.koch@tu-harburg.de  
sander@orangeedge.de

Dokumentation der Tagung ‚Stadt der Geschwindigkeit‘ vom  
21.10.2004 im stadt.bau.raum Gelsenkirchen

Gefördert durch das Ministerium für Bauen und Verkehr des  
Landes Nordrhein-Westfalen, den Landesbetrieb Straßenbau  
NRW und die Städte Bochum, Duisburg, Essen und Oberhausen.  
Mit freundlicher Unterstützung des Europäischen Hauses der  
Stadtkultur und des stadt.bau.raum Gelsenkirchen.

Konzept und Redaktion: Henrik Sander, orange.edge

Umsetzung: Torsten Bölling  
Druck: Montania, Dortmund  
Auflage: 1000, Oktober 2005

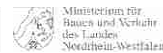
**Ernst Hubeli**, dipl. Arch. ETH, Univ.-Prof., Leiter des Instituts für Städtebau an der TU Graz, ist Mitinhaber des Büros Herzog Hubeli, Zürich. Sein Büro hat unter anderem die Transformation des Bereichs unter der Züricher Stadtautobahn (Hardtbrücke) in einen öffentlichen Raum geplant. Aktuelle Projekte des Büros: Hochschule der Künste, Zürich, Wohnhochhaus Zürich, Gartenstadt Olten. Seit 2002 ist Ernst Hubeli Städtebauprofessor an der TU Graz. 2003 veröffentlichte er gemeinsam mit Harald Saiko, Kai Vöckler und dem Haus der Architektur Graz ‚100% Stadt - der Abschied vom Nicht-Städtischen‘. Das Buch behandelt die Phänomene der sich verändernden europäischen Stadt. Es beschreibt die modernen Formen von Mobilität und Verstädterung und fragt nach den Chancen dieser Entwicklung.

**Martin zur Nedden** ist Stadtbaurat der Stadt Bochum. Die Stadt Bochum hat 2001 zusammen mit den Städten Duisburg, Essen, Gelsenkirchen und Dortmund die Herbstakademie ‚Stadttraum B1. Visionen für eine Metropole‘ veranstaltet. In der Entwurfswerkstatt für die Autobahn A 40 als Schlagader des Ruhrgebiets wurden städtebauliche Konzepte zur Re-Integration des Ruhrschnellwegs in den regionalen Stadtraum entwickelt.

Der Geograph **Andreas Schulten** war seit 1992 Projektleiter und Vertreter der Institutsleitung im Münchner Institut für Markt-, Regional- und Wirtschaftsforschung und ist seit 2004 im Vorstand der BulwienGesa AG tätig. Seine Beratungsschwerpunkte sind regionale Büroimmobilien-Märkte, Wirtschaftsförderungskonzepte und Nutzungskonzepte für städtebauliche Entwicklungsflächen.

# Inhalt

- 01 Referenten
- 03 Bewegung in der Stadt. Ulrich Hatzfeld
- 04 Vom statischen zum dynamischen Raum. Felix Huber, Michael Koch, Henrik Sander
- 05 Städtebau zwischen 5 und 160 km/h. Henrik Sander
- 07 Die urbanisierte Autobahn. Ernst Hubeli
- 09 Standort Autobahn. Martin zur Nedden, Andreas Schulten
- 11 Anforderungen und Chancen. Michael Heinze
- 13 Die Landschaft beschleunigen. Jacqueline Parish
- 15 Stadtplanung als Sparring Partner der Verkehrsplanung. Mathis Güller
- 17 Beispiel Österreich - Monte Laa. Barabara Horstmeier
- 19 Exkurs: Autophonie. Till Alberts
- 21 Resumee. Felix Huber, Michael Koch, Henrik Sander
- 23 Literatur 1932 - 2005
- 25 English summary



**Jacqueline Parish** ist Landschaftsarchitektin und Raumplanerin. Nach mehreren Jahren der freiberuflichen Tätigkeit für verschiedene Büros in Berlin und Zürich, wo sie u.a. an der landschaftspflegerischen Begleitplanung der Westumfahrung von Zürich N 4.1.4. gearbeitet hat, konzipiert und leitet sie seit drei Jahren den Aufbaustudiengang Landschaftsarchitektur an der ETH Zürich (Prof. Christophe Girod).

**Mathis Güller**, Partner bei Güller Güller architecture urbanism in Rotterdam und Zürich. In Zürich hat Mathis Güller in mehreren strategischen Verkehrsprojekten für die Stadtplanung und die Architektur der Verkehrsbauwerke verantwortlich gezeichnet. Für das schweizerische Bundesamt für Raumentwicklung (are) leitet Güller Güller das Projekt zur Analyse der räumlichen Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen auf den Stadtraum.

## Referenten

**Michael Heinze** ist Mitglied des Vorstandes und ständiger Vertreter des Direktors des Landesbetriebes Straßenbau NRW, dazu Geschäftsbereichsleiter Planung.

**Barbara Horstmeier** ist Architektin in Wien. Nach Studium und wissenschaftlicher Mitarbeit an der TU München und mehreren Jahren Berufstätigkeit in verschiedenen Architekturbüros in München und Wien ist sie seit 1996 als Konsultantin für die A. Porr AG, Wien tätig.

# Bewegung in der Stadt - Stadt in Bewegung

Im Herbst 2001 haben rund 120 Studenten aus ganz Europa in einer mehrtägigen Werkstatt mit Städtevertretern der Region Ruhrgebiet und renommierten Betreuern wie Kees Christiaanse, Christophe Girot, Henri Bava u.a. an der provokanten These von Kunibert Wachten gearbeitet: „Kann die B1 zur Champs Elysée des Ruhrgebiets werden?“. Dieses Experiment trug den Namen 'Herbstakademie Stadtraum B1'. Es wurde von den Städtebaulehrstühlen der RWTH Aachen und BU Wuppertal organisiert und von den Städten Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen und Gelsenkirchen getragen. Das Städtebauministerium des Landes Nordrhein Westfalen hat die Werkstatt im Rahmen der Initiative StadtBauKultur finanziell unterstützt.

Die Idee und der Anspruch der Werkstatt bestanden darin, die historische Bedeutung und symbolische Kraft des Ruhr-schnellwegs in moderne stadträumliche Qualitäten für eine Metropole mit mehr als 5 Millionen Einwohnern zu übersetzen. Die Ergebnisse der Herbstakademie haben die breite Fachöffentlichkeit erfrischend überrascht: durch ihre innovativen städtebaulichen Ideen, durch die Kraft einer umwerfenden Interpretation und durch den Mut, scheinbar unlösbare Probleme zu thematisieren.

Die Herbstakademie hat die Basis für eine Weiterentwicklung der Thematik 'Städtebau und Mobilität' geschaffen. Einen Anlass dafür bot die Rotterdamer Architektur-Biennale '1ab', die am Beispiel von Metropolen wie Los Angeles, Mexiko City und Peking einen weltweiten Vergleich urbaner Autobahnen mit ihren unterschiedlichen Charakteristika präsentierte. An dieser Biennale hat sich das Ruhrgebiet -wiederum im Rahmen des Landesprogramms StadtBauKultur- mit einem Beitrag über die Autobahn A42 beteiligt. Spätestens die Biennale zeigte, dass das Thema der städtebaulichen Integration von Stadtautobahnen das Experimentierstadium überwunden hat und dabei ist, sich zu einer international thematisierten Fragestellung der Stadtentwicklung zu entwickeln.

Städtebauliche Visionen zu entwerfen und einem Stadium der Realisierung näher zu bringen bedeutet aber auch, neue Wege in der Organisation von Informations- und Planungsprozessen zu gehen. Die hervorragende Kooperation der Städte untereinander, mit den Wissenschaftlern und den Fachplanern, war dafür ein wichtiger erster Schritt. Mit der Tagung 'Stadt der Geschwindigkeit', die im Folgenden dokumentiert wird, sollte dieser Weg weiter verfolgt werden. Mit der Beteiligung des Landesbetriebs Straßen.NRW an der Tagung wurde ein Baustein für die interdisziplinäre Auseinandersetzung gelegt. So sollte offen und öffentlich diskutiert werden, was die verschiedenen Disziplinen unter städtebaulicher Integration verstehen, welche Implikationen sich daraus ergeben und wie sich diese im Idealfall zu innovativen Planungsprozessen verdichten. Der Erfahrungsaustausch mit Diskussionsteilnehmern aus Österreich und der Schweiz erweiterte den Erfahrungshorizont.

Die Vorträge und Diskussionen haben einerseits gezeigt, welche Schwierigkeiten es bei der städtebaulichen Integration von Stadtautobahnen nach wie vor zu überwinden gilt. Auf der anderen Seite zeigten sie aber auch, was unter den gegebenen Rahmenbedingungen möglich ist. Das parallel laufende Forschungsprojekt 'Baukulturelle Bedeutung von GVFG Maßnahmen' des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung unterstreicht den Tenor der Tagung: entscheidend ist eine frühzeitig angelegte, interdisziplinäre Zusammenarbeit auf allen Planungs- und Verwaltungsebenen, um für die jeweilige städtische Situation angemessene Lösungen zu finden.

Mit der Tagung 'Stadt der Geschwindigkeit' unterstreicht das Ruhrgebiet seine innovative Kraft als Labor der Baukultur.



## Apollo Varieté-Theater. Düsseldorf

Unterbauung der Rheinkniebrücke, Düsseldorf

Architekten: Niklaus Fritschi, Benedikt Stahl, Günter Baum

Dreieckig, dunkel, zugespitzt. Die Räume unter Brücken sind in der Regel eher ungastliche Orte. Genau solch einen Ort, die Rheinkniebrücke zwischen Rheinuferpromenade und Landtag/Medienhafen in Düsseldorf, haben sich Fritschi-Stahl-Baum-Architekten für einen Theaterbau ausgesucht. Mit ihrer Wahl erzeugten sie nicht wenig Unverständnis und Unbehagen: Bauen unter dieser Brücke? Solche Dinge kann man doch nicht zulassen!

Erste Gedanken zu einer Bebauung als städtebaulich wirksamer Trittstein in Richtung Medienhafen hatten die Architekten schon während des Entwurfs für das Rhein-Ufer.

# Von statischen zu dynamischen Räumen

Stadt fand statt: sie konstituierte sich durch Austausch von Waren, Dienstleistungen und Informationen im Fußgängertempo. Ihr Raum war statisch, introvertiert. Durch Fortbewegung begab man sich in einen Transitraum - bis man die nächste Stadt erreichte. Heute hat die Mobilität von Gütern, Personen und Informationen den Raum gleichsam 'verflüssigt' und 'dynamisiert' und das Phänomen Stadt ubiquitär werden lassen. Entstanden ist ein urbaner Hybrid aus Stadt und Landschaft, in dem die Mobilität eine zentrale Rolle spielt. Gleichwohl wurde diese aus der Wahrnehmung der Stadtlandschaft entweder ausgeblendet oder häufig negativ besetzt: Mehr notwendiges Übel als zu integrierender Bestandteil der Stadtlandschaft.

Menschen befahren Hochgeschwindigkeitsstraßen täglich zu hunderttausenden auf ihrem Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder zur Freizeit. Gefangen vom Design ihrer Autos, scheint ihnen die Gestaltqualität des stadträumlichen Umfelds ihrer täglichen Wege dagegen wenig zu bedeuten. Erst seit kurzem zeigen Präsentationsclips neuer Fahrzeuge nicht mehr nur die Fahrt über verschlungene Landstraßen der Toskana, sondern auch die unterkühlte Wahrnehmung räumlicher Abfolgen eine Tag-/ Nachtfahrt über Hochleistungsstraßen moderner Stadtlandschaften. Die Wirklichkeit zwingt zur Klärung unseres Verhältnisses zum Auto. Damit können wir die schnelle Fahrt durch stadträumliche Landschaften erstmals wieder als Erlebnis wahrnehmen. Das Erleben von Stadt aus dem fahrenden Auto (oder Zug) wird in der 'Stadt der Geschwindigkeit' als neue Wahrnehmungsdimension der fragmentierten Stadt erfahren.

Anders als etwa in Japan, wo Fernstraßen aus Mangel an Platz angebaut, über-, unterbaut oder durch Bauwerke hindurch geführt werden, steht in Europa der Integrationsgedanke mit der Wiederherstellung von städtebaulichen Bezügen, der gestalterischen (visuellen) Integration und der Gewährleistung von urbaner Qualität (Schallschutz und

räumliche Bezüge) im Vordergrund, nicht zuletzt, um die dauerhafte Werthaltigkeit von Immobilien zu bewahren. In der baulichen Beliebigkeit der Verkehrsschneisen entdecken Großstädte Stadtautobahnen mit ihren Seitenräumen als gestaltbare Orte der Stadtwahrnehmung und Imagebildung. Die wenigen gebauten guten Beispiele, die in einer Ausstellung parallel zur Tagung gezeigt wurden, vermitteln eine Vorstellung, welche städtebaulichen Qualitäten sich mit räumlich integrierten Lösungen erzielen lassen.

Doch in der Mehrzahl der Alltagsprojekte binden Stadtplaner die Trassen nicht in ihre städtebaulichen Konzepte ein, und die Verkehrsplaner begreifen diese Straßen neben ihrer Verkehrsaufgabe nicht gleichzeitig auch als stadtplanerische und städtebauliche Aufgabe. Die Zusammenarbeit zwischen den Disziplinen ist nicht institutionalisiert, Chancen für höherwertige Projektergebnisse werden vertan. Aber auch die Immobilienwirtschaft hat die Chancen integrierter Lösungen noch nicht erkannt. So entstehen lediglich Schlichtlösungen und auch hier werden Chancen vertan.

Veranstaltungen wie die Herbstakademie 'Stadtraum B1' und die Rotterdamer Architektur Biennale '1ab' haben eine ganze Palette an Visionen für die städtebauliche Integration von Stadtautobahnen entwickelt und exemplarisch dargestellt, welche Chancen und Möglichkeiten die 'Stadt der Geschwindigkeit' bietet.

Vor diesem Hintergrund war es das Ziel der Tagung, eine breite, interdisziplinäre Diskussion zwischen Stadt- und Verkehrsplanern auf allen Ebenen der räumlichen und planenden Verwaltung, zwischen Wissenschaftlern, der Immobilienwirtschaft und Projektentwicklern zu initiieren. Die vorliegende zusammenfassende Dokumentation der Tagungsbeiträge gibt die wesentlichen Positionen und Diskussionspunkte wieder.

Aber erst Bernhard Pauls' Wunsch nach einem Varieté-Theater in Rheinnähe ließ aus der Idee Wirklichkeit werden: die Rettung von Öffentlichkeit durch private Kulturkraft.

Der Bau selber ist parasitär, so Niklaus Fritschi. Er nistet sich in den vermeintlich unbrauchbaren Raum ein, ohne seinen Wirt durch vorlautes Spektakel zu beeinträchtigen oder vor der Last der Situation zurückzuschrecken. Die Architekten haben einen konstruktiv wie räumlich reduzierten Glasquader in den unwirtlichen Raum eingeschoben, der in seiner Querausdehnung exakt die Fahrbahnbreite aufnimmt und bis auf 40 Zentimeter an die Brückenunterseite heranreicht.

Welche Qualitäten im Ort verborgen sind, zeigt ein Bühnenbild ganz besonderer Art: Nach der Vorstellung gibt die Panoramascheibe den Blick auf die Silhouette von Altstadt und Rheinufer frei.

Bilder: Atelier Fritschi, Stahl, Baum, Düsseldorf





# Städtebau zwischen 5 und 160 km/h

Die Verbindung von Stadt und Verkehr ist ein konstituierendes Element jeder Form von Stadtentwicklung und eine der Grundfragen des Städtebaus. Während die Moderne die Frage der Integration des Individualverkehrs zu einem Element vor allem visionärer Großformen machte, kam es in den 70er Jahren zu einem Bruch. Leitbilder wie die 'Behutsame Stadterneuerung' und die 'Europäische Stadt' führten zu einer Renaissance klassischer Stadtbilder, in denen der Individualverkehr nur noch als notwendiges Übel betrachtet wurde.

In der zeitgenössischen Stadtlandschaft gewinnt das Thema der städtebaulichen Integration des Individualverkehrs wieder an Bedeutung, allerdings nicht als architektonische Vision, sondern als Auseinandersetzung mit dem Alltag. Diese entsteht weniger vor dem Hintergrund theoretischer Stadtmodelle, als vielmehr in der Auseinandersetzung mit konkreten Situationen, Konflikten und der Frage, wie sich Stadt zwischen 5 und 160 km/h konstituieren kann. Hinter dieser Entwicklung steht keine visionäre Euphorie, sondern die pragmatische Lösung von alltäglichen Problemen, wenn auch in einigen Fällen die Lösungen visionäre Dimensionen annehmen.

Die ‚Stadt der Geschwindigkeit‘ ist ein Ort, auf den das elementare Gestaltungsvokabular von Architektur und Städtebau nur schwer anzuwenden ist. Statt der Abfolge von Straße, Parzelle und Block sind hier die Gegensätze von Geschwindigkeit und Langsamkeit, Abgrenzung und Anbindung die zentralen Gestaltungskriterien, die nur im Zusammenspiel von Städtebau und Verkehrsplanung gedacht werden können. Die ‚Stadt der Geschwindigkeit‘ ist eine Reihung von Orten, Clustern und Situationen, Urbanität wird hier nicht mehr durch Dichte und Nähe, sondern in zunehmendem Maße durch Geschwindigkeit und Weite bestimmt.

Die Autobahn erzeugt eine hermetische Trennung von Stadt und Straße, das verkehrstechnische Ideal wäre ein Tunnel. Die Straße als vollständig exterritorialer Raum und darüber,

von allem losgelöst, die Stadt. Beides wäre auf seinen Selbstzweck reduziert und sinnentleert. Die Trennung, die bei der Bahn sinnvoll ist, wird beim Auto kontraproduktiv. Das Auto erschließt die Fläche und ist auf Schnittstellen, Oberflächen und Orientierung im Raum angewiesen. Interessanter Weise ist die Trennung weniger hermetisch, als sie auf den ersten Blick scheint. Zwischen 5 und 160 km/h entfaltet sich ein multidimensionaler Kosmos aus Überlagerungen, Plätzen, Schnittstellen, temporären Räumen, Geschwindigkeiten, Zeitzonen, Tankstellen, Drive-Inns, Landmarks und Restflächen. Das Ganze ist kein zusammenhängender Raum, kein Ideal, aber es funktioniert, es verdichtet sich, es wird kultiviert und gewinnt Gestalt, erst in den Köpfen und zunehmend auch im Raum. Die Hierarchie des Raumes durchläuft allerdings eine Umkehrung: der klassische Gegensatz von privaten individuellen Innenräumen und öffentlich-kollektiven Außenräumen gilt nur noch bedingt. Während die Öffentlichkeit zunehmend in Innenräumen verschwindet, gewinnt der private Raum des Automobils im Außenraum an Bedeutung.

Die in der Ausstellung präsentierten und hier teils dokumentierten Projekte nehmen auf unterschiedliche Weise Bezug auf Theorien eines ‚automobil‘ geprägten Städtebaus von Frank Lloyd Wright bis hin zu Francine Houben. Am augenfälligsten ist die Zeichenhaftigkeit, wie sie von Venturi und Scott Brown beschrieben wurde. Venturi und Scott Brown entwickelten aus den Symbolen der *everyday landscapes* eine Sicht auf Architektur, die deren Zeichenhaftigkeit gegenüber dem Raum betont. Zentral ist dabei die Unterscheidung von Architektur in Formen expressiver Raumgestaltung, den *ducks*, und Architektur in simple Kisten mit addierten Zeichen, den *decorated sheds*. Venturi betont, daß der dekorierte Schuppen das Mittel ist, *„wie wir von einer total auf das Auto bezogenen, kommerziellen Interessen untergeordneten Architektur der Streu-Städte wieder zu einer Sinngehalte transportierenden Architektur kommen können, die auf unsere aktuellen Probleme antwortet“*. Allerdings hat Venturi die Zeichenhaftigkeit der Architektur, aber nicht den



## Viaduc Habité. Nanterre, Frankreich

Autobahn-Kontrollzentrum, A14, Nanterre, Frankreich 1998

Architekt. Odile Decq, Benoit Cornette Architects

Bauherr. EPAD, Etablissement Public pour l'Aménagement de la Défense

Der neue Zubringer zur A14 in Nanterre führt durch einen Park. Um die Trennwirkung möglichst gering zu halten, wurde die Trasse auf einer filigranen Stahlkonstruktion realisiert. Durch die Trennung der beiden Fahrbahnen konnte eine den Umständen entsprechende optimale natürliche Belichtung unterhalb des Zubringers sichergestellt werden. Um die Fläche doppelt zu nutzen, wurden die Büros des Autobahn-

städtischen öffentlichen Raum zurückgewonnen. Venturi spricht der Architektur Komplexität und Widersprüchlichkeit zu, kann diese Kriterien aber nicht auf die Stadt übertragen.

Fast zeitgleich zu Venturi untersuchten Lynch, Appleyard und Myer die Planungen zur Bostoner Stadtautobahn und versuchten, aufbauend auf der Wahrnehmung des Autofahrers, den städtischen Zusammenhang lesbar zu machen. Lynch begreift in diesem Zusammenhang die dynamische Perspektive, die sich aus dem fahrenden Fahrzeug ergibt, als eine Chance, den Widerspruch zwischen der multidimensionalen Struktur der modernen Stadtlandschaft und der Eindimensionalität des Einzelnen zu überwinden. Dazu schreibt Lynch in "View from the Road": *"The automobile, with its speed and personal control, may be a way of establishing such a sense (unity of self and large environment) at a new level. At the very least, it begins to neutralize the disparity in size between a man and a city."* Die Orientierung ist für Lynch Voraussetzung jeder räumlichen Vorstellung und Wahrnehmung des öffentlichen Raums. Der Film der Stadt tritt gleichwertig neben das Bild der Stadt. Versuchte Lynch noch mit der Trassierung der Bostoner Autobahn der Stadtlandschaft ein Gerüst zu geben, beschrieb Reem Koolhaas' in seinem Vortrag zur 'Plankton City' zum ersten Mal die sich real entwickelnde Stadt entlang der Autobahn und das sich abzeichnende Verhältnis von gebauten und mobilen Räumen.

Francine Houben entwickelte für das niederländische Rijks-waaterstraat Ministerium den Gestaltungsleitfaden 'Holland Avenue - a design road atlas', in dem eine ganze Reihe möglicher autobahnorientierter Gebäudetypologien durchgespielt werden. Von Unterbauungen, Überbauungen bis hin zu in die Landschaft integrierten Gebäuden. Der Atlas ist eine gestaltungsorientierte, phänomenologische Sammlung, die zwar wenig sagt über die Natur und die Logik der automobilen Stadt, über die verkehrstechnischen Implikationen und die Grenzen des Designs. Dennoch ist 'Holland Avenue' ein faszinierendes Buch, es beschreibt fast vollständig die

denkbaren städtebaulichen Varianten der 'Stadt der Geschwindigkeit'.

Jenseits aller typologischen Möglichkeiten ist der entscheidende Aspekt für die Gestaltung der 'Stadt der Geschwindigkeit' die reale Verbindung der Geschwindigkeiten, also die Frage, wo Schnittstellen und Übergangszonen zwischen mobil und lokal, 5 und 160 km/h entstehen: Wie und wo wird der Fußgänger zum Autofahrer und andersrum. Frank Lloyd Wright hat im Rahmen seiner Überlegungen zur Broad Acre City einen Hinweis auf diese Schnittstellen gegeben. Er schreibt: "Sieh nur die einzelne Tankstelle an den Überlandstraßen. Die Tankstelle mit Service-Station ist der künftige Großstadt-Service im Embryonalzustand. Jede Tankstelle, die zufällig von Natur aus günstig liegt, wird ebenso von Natur aus zu einem Verteilungsmittelpunkt anwachsen Versammlungsort, Restaurant, Rastplatz oder was sonst noch nötig ist. Tausend Zentren als Äquivalent für die City in Klein- oder Großstädten, die wir jetzt besitzen, werden das Ergebnis dieser vorausgeschobenen Kraft der Dezentralisation sein." Wright setzt auf die Tankstelle und er hat einen Prototyp in Cloquet Minnesota auch gebaut, ein Gebäude, mehr Lounge als Tankstelle, mehr Nachbarschaftstreffpunkt als Zapfstation.

Wenn nach Wright die Tankstelle das Äquivalent der City ist, dann ist der Parkplatz das Äquivalent für den Park. Der Parkplatz als Übergangszone zwischen der Geschwindigkeit des Automobils und der Geschwindigkeit des Fußgängers ist ein Raum ohne Schwellenängste. Da er nur selten vollständig durch parkende Autos belegt ist, ist er so etwas wie eine temporäre Brache, offen für temporäre Aneignungsprozesse. An diesen Schnittstellen entscheidet sich, ob die 'Stadt der Geschwindigkeit' ein bloß bebauter Korridor oder ein lebendiges, urbanes Ganzes wird.

Kontrollzentrum unter das Viadukt 'gehängt'. Parkplätze und Werkstätten wurden zusätzlich in einem unterirdischen Gebäudeteil realisiert. Das Viaduc Habité ist nicht nur ein Beispiel für die effiziente Doppelnutzung von Verkehrsflächen, es ist auch ein

gelingenes Beispiel für die Reduzierung der psychologischen Barrierewirkung einer normalerweise unwirtlichen Autobahnunterquerung.

Bilder: Georges Fessy



# Die urbanisierte Autobahn

Es erscheint heute selbstverständlich, dass Autobahnen ein Bestandteil des Städtischen sind. Die Symbiose von Stadt und Autobahn ist jedoch nie als solche geplant worden. Sie wurde nie bewusst angestrebt, sie war nie gewollt.

Von der Konzeption ist die Autobahn eine Linie in der Landschaft. Die erste Autobahn Deutschlands mit Namen HAFRABA (Hamburg/Frankfurt/Basel) spiegelt diese Idee wieder. Die HAFRABA sollte den schnellen, reibungslosen, d.h. kreuzungsfreien Verkehr zwischen Städten ermöglichen. So war es jedenfalls gedacht: Eine Straße als reiner Verkehrsweg, auf der nur gefahren wird, die aber nichts direkt erschließt. Kein Fußgänger, keine Kreuzung, keine Auffahrt, kein Gebäude. Nichts, das ablenkt. Nichts, das den Verkehr stört. Eine schmale Schneise - unendlich lang - nur den Regeln des Verkehrs gehorchend.

Diese funktionalistische Herangehensweise war etwas völlig neues, denn Städte entwickelten sich immer aus der Symbiose von Straßen und Gebäuden. Aber die räumlichen Ansprüche des Individualverkehrs sprengten die klassische Einheit von Straße, Block und Parzelle. Wenn die Symbiose von Stadt und Autobahn uns heute als etwas Selbstverständliches erscheint, dann nicht, weil wir es so gelernt haben, weil Stadt- und Verkehrsplaner interdisziplinäre Leitbilder entwickelt haben, sondern weil dort etwas entstanden ist, im Entstehen ist, das in der alltäglichen Wahrnehmung nicht übersehen werden kann.

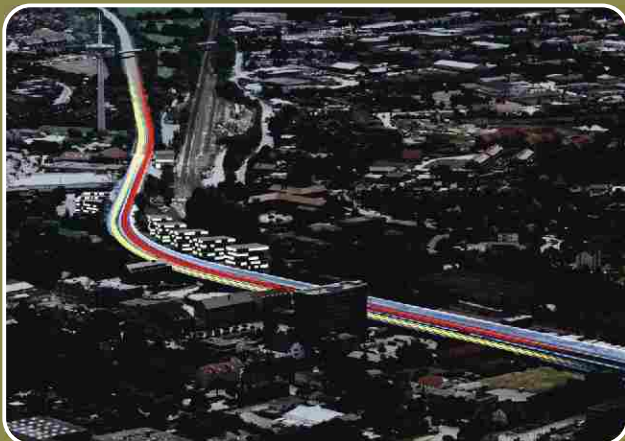
Selbstverständlich gab es immer wieder Versuche, Stadt und Straße als Einheit zu betrachten: Le Corbusiers Entwurf für eine Autobahn auf dem Dach eines scheinbar unendlichen Gebäudes in Rio de Janeiro oder der 'Plan Obus' in Algier. Kevin Lynchs Versuch, über ein grafisches Darstellungssystem der Raumwahrnehmung des Autofahrers eine alternative Planung für die Ringautobahn von Boston zu entwickeln. Reem Koolhaas' Vortrag zur Plankton-City, der modernen

Autobahnstadt, die sich vor ihm auftat, wenn er mit 160 km/h durch die Agglomeration von Holland raste und alles fotografierte, was vor ihm aufblitzte. Diese Ansätze blieben jedoch Ausnahmen.

Heute sind wir an einem Punkt angelangt, an dem die Suburbanisierung in eine Urbanisierung übergeht. Walter Siebel hat in einer Untersuchung festgestellt, dass der Verkehr um die Kernstädte stark zugenommen hat, während der Pendlerverkehr sich tendenziell stabilisiert. Das heißt, dass die Gemeinden um die Kernstädte sich zunehmend verselbständigen. Sie haben nicht nur eine städtische Infrastruktur, sondern auch oft eine eigene regionale und lokale Kultur entwickelt - und es entstehen Stadtkonstellationen, die gleichwertiger sind.

Wir haben es heute mit einem Verstärkerprozess zu tun, der nicht nur den Gegensatz von Stadt und Land aufgehoben hat, sondern auch die Trennung von Kernstadt und Agglomeration - freilich gilt das nicht für alle europäischen Regionen, sondern für jene Regionen, die infrastrukturell aufgerüstet wurden und die nun den Maßstab der Modernisierung setzen. Die Urbanisierung der Autobahn folgt dabei keinem Bild, keinem Plan; Städte entwickeln sich entlang der Infrastrukturen. Die Siedlungsstruktur scheint beweglich - sie wird in einem stop and go aus Lärmschutzwänden, Werbeschildern, Tankstellen, Shopping-Centern, Bürogebäuden und Landschaftsfragmenten wahrgenommen.

Für diese Entwicklung gibt es drei Ursachen: Die Bedeutung der Autobahnen und der Straße, der öffentlichen Verkehrsmittel und der telekommunikativen Vernetzung hat sich grundlegend verändert, sie sind wohl das einzig wirksame Mittel, städtebauliche Entwicklungen zu lenken. Auf funktionaler Ebene wirken sie als (infrastruktureller) Generator von Stadtkonstellationen. Auf der Ebene der Wahrnehmung wird Bewegung zum Alltagsphänomen, man begreift die Welt aus der



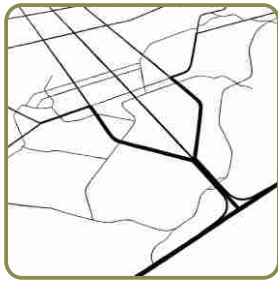
## Autodukt. Bad Segeberg

Entwurf für die A20 als eingehauster Hochstraße durch Bad Segeberg

Architekten: Schweger Partner, ASP; Ingenieurbüro: Dr. Binnewies; Initiativegruppe A20 - Großer Nordbogen

Die A20 ist ein Projekt der Deutschen Einheit, politisch von allen Parteien ins Leben gerufen und als Fernstraße von Ost nach West (sog. "Baltische Magistrale") konzipiert. Dabei kommt der Stadt Segeberg eine Schlüsselfunktion zu. Aufgrund der Kosten einer Trasse durch das Stadtgebiet von Bad Segeberg (Tunnellösung), wurde eine südliche Stadtumgehung als vorläufige Lösung geplant, die das Landschaftsschutzgebiet Travetal durchschneiden würde. Nach einer Idee von Nic Pohlmann, Kaltenkirchen, und einer längeren





Norman Bel Geddes



Kevin Lynch



Ernst Hubeli

Bewegung, insbesondere aus der Gleichzeitigkeit von lokaler Zeit und globaler Nicht-Zeit. Die Gleichzeitigkeit von wirklicher, elektronischer und virtueller Wirklichkeit, das Nebeneinander von unvereinbaren Ereignissen und Kontexten sind aber nicht nur Alltagsphänomene. Sie deuten darauf hin, dass der aktuelle urbane Modernisierungsschub nicht ein Zufall, ein Versehen oder dergleichen ist, sondern eine weitere Stufe der Moderne bedeutet. Sie sind Teil einer irreversiblen Modernität, die bis heute in städtebaulicher und architektonischer Hinsicht verdrängt wird.

Sie führen zur pragmatischen Einsicht, dass die Potentiale der Infrastrukturen - die volkswirtschaftlichen, die städtebaulichen und architektonischen Potentiale - längst nicht ausgeschöpft sind. Die Frage dreht sich heute weniger um das 'ob' als um das 'wie' die Autobahn urbanisiert werden soll. Die Potentiale hierfür sind funktioneller Art, aber auch emotionaler Art im Sinn einer gesteigerten Urbanität, einer gesteigerten Künstlichkeit von Urbanität. Dabei spielt die 'Stadt in der Stadt' im Sinn einer radikalen Nutzungsmischung eine ebenso zentrale Rolle wie die Hybridisierung - die Auflösung der Ortsbezogenheit, die Überlagerung von verschiedenen städtebaulichen und architektonischen Standards, die früher einem *genius loci* zugeordnet wurden.

Es gibt allerdings kein generelles Rezept für Umwertungen von Autobahnen, so wenig wie es ein allgemeingültiges Stadt-Modell gibt. Man muss davon ausgehen, dass Autobahnen ohnehin keine Lösungen, sondern Probleme darstellen, allerdings interessante Probleme. Anstelle von Rezepten geht es also eher um eine Strategie. Wie kommt dieses technische Instrument zu einem Mehrwert, volkswirtschaftlich, städtebaulich, sinnlich? In Zürich, wo der Verstädterungsprozess der Agglomeration stark fortgeschritten ist, wo sich die Gemeinden bereits urban verselbständigt haben, wäre eine Umdeutung der Bandstadt denkbar, und zwar als ein Ring um die Kernstadt nicht mit bandartiger, sondern mit einer Kombi-

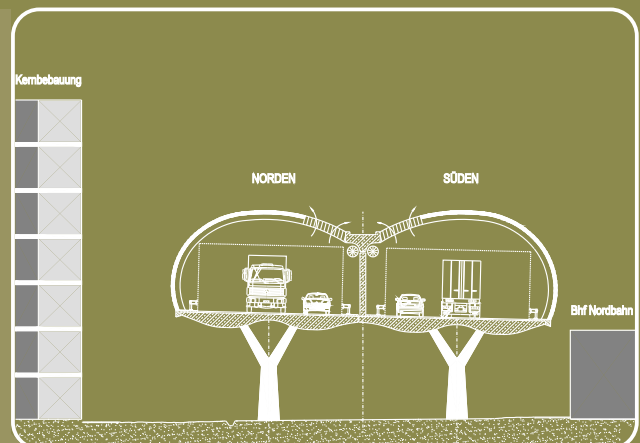
nation aus ringförmiger Infrastruktur und punktueller Baustruktur. Das könnte eine urbane Intensivierung und ein Verdichtungsszenario für die bestehende Stadtkonstellation sein, und darüber hinaus auch eine zweite Stadt oder eine Stadtschale um die Kernstadt.

Redaktionell ergänztes Vortragsmanuskript.

Diskussion mit Experten aus Architektur, Umweltschutz und Verkehrsplanung stellt die Initiativegruppe A20 in Zusammenarbeit mit ASP Architekten folgende Lösung vor: Verlauf der A20 im Stadtgebiet von Bad Segeberg als geschlossene Hochstraße auf Stützen als Ersatz für die jetzige trennende B206 durch Bad Segeberg.

Zunächst erscheint eine Autobahn-Trasse, auch als „eingehauste“ Hochstraße, mitten durch die Stadt ungewöhnlich. Der Vorteil liegt, neben der "Verkehrsberuhigung", in der durch die aufgeständerte Hochstraße möglichen städtebaulichen Entwicklung der Flächen parallel zur Trasse für Kerngebietsnutzungen, Handel, Dienstleistungen und Gewerbe. Die unwirtliche Schneise zwischen der Nord- und Südstadt von Bad Segeberg füllt sich mit urbanen Nutzungen, die eine Verflechtung und Integration der jetzt getrennten Stadtbereiche herstellen.

Bilder: Gerrit Baumann



# Standort Autobahn

Preisniveau für Gewerbegebiete  
in der Region Dresden 1999

Standort	Preis Euro/qm	Entfernung BAB A4
Airportpark Rähnitz	112,5 - 205,0	direkter Anschluss
	179,0	direkter Anschluss
Klotzsche	76,7 - 127,8	direkter Anschluss
	61,0	ca. 3 km
Promigberg/ Weixdorf	38,9 - 46,5	ca. 8 km

Bulwien Gesa

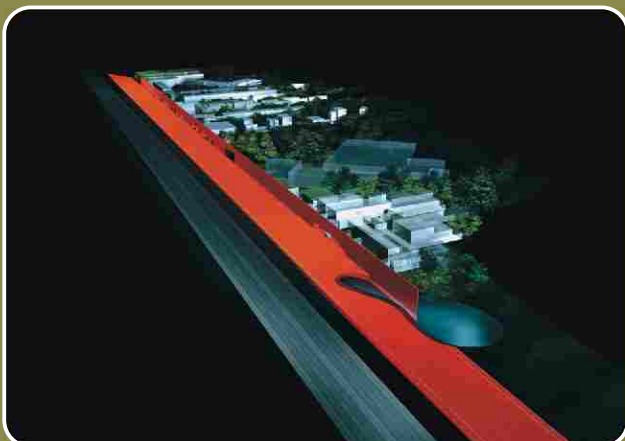
Autobahnen sind nicht bloß neutrale Erschließungsinfrastruktur, als welche sie in der Regel geplant werden. Ihnen wohnt eine gestalterische Kraft inne, die regionale und lokale Erreichbarkeitsmuster und damit städtische Raumgefüge nachhaltig verändert. Die Verkehrsinfrastruktur wirkt als Generator von Stadtkonstellationen. Der Standort Autobahn ist dabei nicht nur attraktiv für großflächige Gewerbenutzer in Blechhallen. Mit zunehmender Urbanisierung der Region zieht er alle Formen von Nutzungen an. Dabei entsteht eine differenzierte Vielfalt unterschiedlichster Standorte, die ohne eindeutige räumliche Hierarchie die urbane Vielfalt des Städtischen abdecken. Vom Shopping über Gewerbe und Wohnen bis hin zu kulturellen Einrichtungen.

Die einzelnen Standorte sind in sich hoch differenzierte Gebilde. Lars Lerup hat für Gewerbegebiete in Houston das Phänomen beschrieben, dass die räumliche Nähe zur Autobahn ein Indikator für die Bedeutung und Wirtschaftskraft eines Unternehmens ist. Unternehmensgründer fangen demnach in den hintersten Winkeln der Gewerbegebiete an und wandern mit wachsendem Erfolg Richtung Sichtstandort an der Autobahn. Eine ähnlich kleinteilige Differenzierung in Bezug auf Gewerbe und Wohnen lässt sich auch an Autobahnen wie der A 40 im Ruhrgebiet beobachten. Am unmittelbar an die Autobahn angrenzenden Bereich hat sich im Laufe der Zeit eine fast durchgehende, bandartige Büro- und Gewerbestruktur entwickelt, teilweise nicht tiefer als 100 m. Dahinter können sich, abgepuffert durch die Gewerbenutzung, Wohngebiete entwickeln. Autobahnkreuze als neue zentrale Orte prägen die regionale Hierarchie dieses Bandes ebenso stark, wie die unterschiedliche Dichte an Abfahrten und die Erreichbarkeit der Stadtzentren. Das klassische Verhältnis von Zentrum und Peripherie scheint aufgehoben zu sein. Der Standort Autobahn ist bislang eher ein Objekt phänomenologischer Beobachtungen, wie z.B. denen von Lars Lerup. Systematische Untersuchungen oder gar eine Theorie der Autobahnstandorte stehen bis heute aus.

Vor dem Hintergrund des Phänomens der schrumpfenden Städte ist nach Martin zur Nedden eine klare Differenzierung notwendig zwischen potentiellen Rückbau-Standorten und Standorten, die im Rahmen des städtischen Strukturwandelsentwicklungsfähig sind. Boden- und Immobilienpreise bieten erste Anhaltspunkte für die sich wandelnde Bedeutung des Standorts Autobahn im städtischen und regionalen Zusammenhang. Andreas Schulten stellte anhand einiger exemplarischer Daten aus der Region Dresden dar, dass Bodenpreise mit der Nähe zur Autobahn bis zum fünffachen steigen können. Gleichzeitig sind die Spitzenmieten für Büroflächen in autobahnnahen Bürozentren, insbesondere von Mittelstädten, oft gleichwertig zum Stadtzentrum, teilweise sogar signifikant höher. Auch hier muss jedoch differenziert werden. Während viele Standorte stabile Mietpreise erzielen, sind insbesondere IT Standorte, wie z.B. in Dortmund, durch die Krise der New Economy in den letzten Jahren im Preisniveau gesunken.

Gespräche mit Grundstückwertgutachtern bestätigen diese von Andreas Schulten beschriebene Tendenz. Die geringen Fallzahlen und die Struktur der Wertermittlung erlauben es den Gutachtern zwar nicht, statistische Aussagen zum Standort Autobahn zu machen. Die Beobachtungen sind jedoch eindeutig. Entgegen der Erwartung fallen die Bodenpreise an Autobahnen nicht. Bei entsprechendem Schallschutz ist sowohl für Gewerbe, als auch für Wohnimmobilien eine positive Tendenz erkennbar.

Auf die Rolle, die der städtebaulichen Qualität bei der Preisentwicklung zukommt, deuten auch holländische Untersuchungen, wie z.B. die ex-post Analyse 'Ökonomische Effekte der Eröffnung der Ringautobahn' in Amsterdam die Bruinsma, Pepping und Rietveld 1992 durchführten. Die Untersuchung weist nicht nur signifikante statistische Zusammenhänge zwischen Autobahn und dem Preisniveau von Büroflächen nach. Als maßgebliche Determinante des Preises wurde die Qualität des städtebaulichen Kontextes herausgearbeitet. Die



## Der rote Kilometer. Italien

Brembo Technology Center bei Stezzano, Italien

Architekten: Ateliers Jean Nouvels

Bauherr: Brembo S.P.A.

Brembo, prestigeträchtige Bremsen-Marke für Luxusautos und Rennwagen, hat ihren Forschungs und Entwicklungsbereich an die langgestreckte Autobahn zwischen Mailand und Venedig verlagert, um gesehen zu werden. Die Sichtbarkeit wird allerdings nicht wie üblich, durch überdimensionierte Schilder hinter der Standard-Lärmschutzwand erzeugt, sondern durch die architektonische Extremisierung und Integration der Wand in das Gebäudeensemble.



Bulwien Gesa

Qualität der Anbindung, die Sichtbarkeit der Gebäude etc. haben demnach eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für den Standort Autobahn.

Autobahnanschluss und städtebauliche Qualität alleine machen aber noch keinen Standort. Der regionale und städtische Kontext aus Zulieferern, Arbeits- und Absatzmärkten, technologischem Cluster u.ä. sind grundlegende Entwicklungsvoraussetzungen. Gerade für Mittelstädte und kleinere Großstädte mit entsprechenden Wirtschaftsstrukturen scheinen die Autobahnstandorte von Bedeutung zu sein, so die These von Andreas Schulten. Im Büroflächensegment ist dabei eine relativ klare Differenzierung zwischen Forschung, Entwicklung und Vertrieb als autobahnorientierten Nutzungen und repräsentativen Funktionen zu erkennen, die in der Regel in zentralen, innerstädtischen Lagen angesiedelt werden.

Im Einzelhandel gibt es dagegen eine extreme Konkurrenzsituation zwischen zentralen Standorten und Autobahn-Standorten. Martin zur Nedden sieht die Ursachen dieser Konkurrenzsituation im wesentlichen in den immer noch wachsenden Verkaufsflächen pro Einwohner bei stagnierender Nachfrage und sinkendem Umsatz pro Quadratmeter Verkaufsfläche. Stieg die Verkaufsfläche 2003 um 1,3 %, ging der Umsatz/qm um durchschnittlich 2 % zurück. Die demografische Entwicklung und die sich verändernden Handelsstrukturen z.B. durch Online-Shopping werden zu keiner Entspannung in diesem Bereich beitragen können. Darüber hinaus wächst die Verkaufsfläche vor allem im sekundären Netz. In dieser Konkurrenzsituation rüsten nicht nur die Innenstädte auf, auch die Shopping-Center geraten unter Entwicklungsdruck. Andreas Schulten berichtete vom Saale-Park zwischen Halle und Leipzig, der zur Zeit unter dem Namen 'Nova Eventis' ein 'Relaunch' erfährt. Nach einigen Jahren der Stagnation und des Leerstands sollen mit neuer Fassadenarchitektur und besserer Aufenthaltsqualität Kunden zurückgewonnen werden.

Offen blieb die Frage, welche Rolle der Autobahnstandort in Stadtentwicklungskonzepten spielen kann. Martin zur Nedden betont die Notwendigkeit, zentrale Standorte zu stärken und periphere Entwicklungen restriktiv zu behandeln. Vor dem Hintergrund des sich wandelnden Verhältnisses von Zentrum und Peripherie ist eine differenziertere Betrachtung dieses Themas, jeweils in Bezug auf die individuelle räumliche Struktur einer Stadt, notwendig. Während in wachsenden Städten mit entsprechender Flächenknappheit der Standort Autobahn eine grundsätzliche Entwicklungsperspektive darstellt, ist in schrumpfenden Städten eine strategische Differenzierung notwendig. Bei potentiellen Rückbauflächen ist die Antwort auf die Frage der Integration tendenziell in landschaftsplanerischen Konzepten zu finden. Für potentielle Entwicklungsflächen mit entsprechendem Umfeld, wie z.B. dem Technologie-Cluster an der Universität Dortmund, ist die Integration eher in städtebaulichen Konzepten zu finden. Die Herausforderung an Stadt- und Verkehrsplanung bleibt in beiden Fällen die gleiche.

Zusammenfassung der Vorträge und Diskussionsbeiträge  
Text: Henrik Sander

Die Identität dieses Gewerbezentrums wird durch einen ein Kilometer langen Strich in der Landschaft erzeugt, der parallel zur Autobahn verläuft. Ein glänzender Strich, feuerrot, aus lackiertem Aluminium symbolisiert die Marke 'Brembo' und bildet den Abschluss der Gebäude zur Autobahn. Der Gewerbezpark, ergänzt durch weitere Gewerbeflächen und Hotels, liegt eingebettet in die Landschaft, mit herrlichen Ausblicken hinter

der Wand. Der vorgelagerte Parkplatz, ebenfalls in feuerrot gehalten, symbolisiert die Aktivitäten, die hinter der Wand stattfinden.

Bilder: Artfactory



# Anforderungen und Chancen

Die städtebauliche Integration von Autobahnen war und ist kein Leitmotiv ihrer verkehrstechnischen Planung und Realisierung. Heute bestimmen Regelungen in Bezug auf Funktion, Finanzierung und eine standardisierte Gestaltung die Autobahn als kreuzungs- und störungsfreie Hochgeschwindigkeitstraße.

Das Fernstraßengesetz ist eindeutig. Demnach sind Bundesfernstraßen öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und dem weiträumigen Verkehr dienen (FStrG §1).

Darüber hinaus hat der Bund grundsätzliche Aussagen zur Verwendung der von ihm zur Verfügung gestellten Mittel formuliert (Gesetz über die Grundsätze des Haushaltsrechts, Bundeshaushaltsordnung). Bei der Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplanes sind nicht nur die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten. Über die Vorlagepflicht der Entwürfe bei den Ministerien und dem Bundesrechnungshof gibt es eine strenge Kontrolle der Mittelverwendung. Der Bund lässt sich die Linienentwürfe zur Genehmigung vorlegen und auch die Vergaben, wenn Kosten eine bestimmte Größenordnung erreichen.

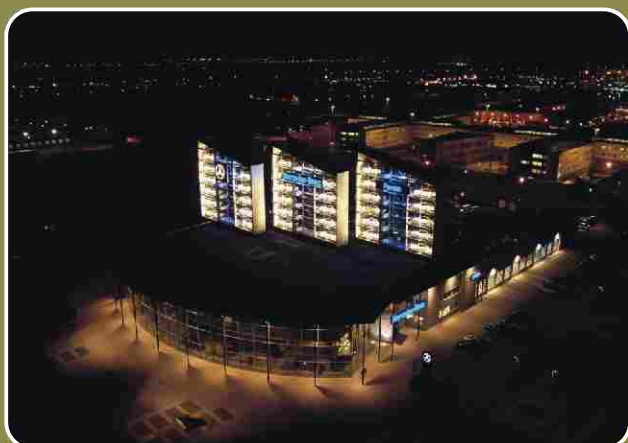
Und da wir es mit Steuergeldern zu tun haben, hat der Bund der Steuerzahler und mit ihm die fünfte Gewalt im Staat, die Presse, eine nicht zu unterschätzende Bedeutung bei der wirtschaftlichen und zweckgebundenen Verwendung von Mitteln. Die städtebauliche Integration ist nun mal keine originäre Aufgabe der Straßenbauverwaltung. Sie mag wünschenswert sein, ist aber nicht zwingend notwendig.

Die originären Aufgaben der Straßenbauverwaltung sind in diversen Verordnungen und Richtlinien festgelegt. Sie sollen dafür sorgen, dass in ganz Deutschland gleiche Standards einer angemessenen Gestaltung gelten. Angemessen heißt u.a., dass Autobahnen zügig zu befahren sind und so wenige

Störstellen, wie z.B. Anschlussstellen, wie möglich aufweisen, über gleiche Sicherheitsstandards verfügen und Informationen einheitlich und eindeutig transportieren.

Im Fernstraßengesetz sind diverse Anbaubeschränkungen geregelt. Der Bund hat restriktiv vorgegeben, was neben seinen Straßen möglich bzw. nicht möglich sein darf. In der 40 m Verbotzone gilt das Verbot der Errichtung von Hochbauten jeder Art, sonstiger baulicher Anlagen (Masten, etc.), Aufschüttungen und Abgrabungen. In der 100 m Anbaubeschränkungszone bedürfen Hochbauten und sonstige bauliche Anlagen und deren *erhebliche* Änderung der Genehmigung durch den Landesstraßenbaubetrieb. Darüber hinaus ist laut StVO ‚außerhalb geschlossener Ortschaft‘ jede Werbung verboten (...), wenn dadurch Verkehrsteilnehmer in einer den Verkehr gefährdenden oder erschwerenden Weise abgelenkt oder belästigt werden können‘. Es geht dabei erstens um die Sicherung der Möglichkeit eines späteren Ausbaus. Die gegenwärtigen Ausbaumaßnahmen auf 6 oder 8 Fahrspuren wären in vielen Fällen ohne diese Anbaubeschränkungen nur mit erheblichem Zusatzaufwand möglich gewesen. Zweitens geht es um die Leichtigkeit des Verkehrs und die Reduzierung von Störstellen. Störstellen sind z.B. Anschlussstellen oder bei Bundesstraßen die Zufahrten. Der Verkehr soll möglichst zügig und leicht fließen, ohne dass er ständig durch Auffahrende -am schlimmsten in Pulks- gestört wird. Wobei Erfahrungen mit modernen Zuflussdosierungen, wie z.B. an der A 40 zeigen, dass die Situation an Anschlussstellen durchaus verbessert werden kann. Und dann geht es drittens um die Sicherheit, die stark beeinträchtigt wird, wenn die Verkehrsteilnehmer durch Werbung, oder auffällige Gebäude etc. abgelenkt werden.

Die städträumliche Integration von Autobahnen wird heute, so paradox es klingen mag, durch ihre Abschottung nach außen hin sichergestellt. Der Bund hat dazu eine Vielzahl an Regelungen zu aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen



## Autohaus Pordon. Nieuwegein, Niederlande

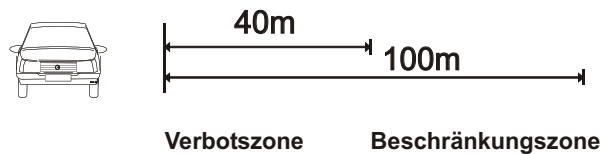
Hochregallager als Schaufenster eines Autohauses.  
Nieuwegein, 2003

Architekt: A12 Architecten, Ton Bons, Jeroen Baas, Fred Janssen, Bertrand Verbeek, John Mastop, Rob de Kruijs

Bauherr: Pordon Holding BV, Utrecht, NL

Mechanische Autoliftsysteme finden sich vor allem in dicht bebauten Ländern wie Japan. In Europa haben diese Systeme dank der Smarttürme allgemeine Bekanntheit erlangt. A12 Architekten nutzen dieses System, um den relativ ungünstig gelegenen Standort des Mercedes-Autohauses zwischen der auf einem Damm geführten Autobahn und einem Gefängnis zu entwickeln. Um eine Sichtbeziehung zur





getroffen. So müssen laut Bundesimmissionschutzverordnung bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte, z.B. in Wohngebieten von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts, Lärmvorsorgemaßnahmen getroffen werden, Lärmsanierungsmaßnahmen bei 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts. Die Grenzwerte ergeben sich aus der Abwägung zwischen Gesundheitsschutz und Finanzierbarkeit. Zur Ermittlung der Werte gibt die RLS 90 ein einheitliches Rechenverfahren vor. Das einheitliche Rechenverfahren soll einen einheitlichen Schutzanspruch garantieren und Entscheidungen nachvollziehbar und gerichtsfest machen.

Wie Grenzwerte technisch eingehalten werden, ist nicht einheitlich vorgegeben, und hier gibt es einen großen Gestaltungsspielraum. Neben der Lärmschutzwand können Veränderungen der Fahrbahnoberfläche z.B. mit offenporigem Asphalt oder Geschwindigkeitsreduzierung zur Lärmreduzierung eingesetzt werden. In diesem Bereich ist vieles möglich, wenn ein anderer die Kosten übernimmt.

Nutzungen über und unter Straßen, ein in der dritten Dimension geschichtetes Eigentum, gehört nicht zu den Wunschvorstellungen der Verkehrsplanung. Im Vordergrund steht die Sicherheit für das Bauwerk und für die Prüfung. Für die Erhaltung, für die Unterhaltung sowie die Erneuerung des Bauwerks muss die Erreichbarkeit gesichert sein

In der Regel sichert sich der Bund über einen Planfeststellungsbeschluss das nötige Eigentum, die Nutzungsrechte durch Eintragung von Grunddienstbarkeiten oder Nutzungsbeschränkungen für die Eigentümer. Je nach Druck eines Dritten bei gleichzeitiger Not des Straßenbaulasträgers sind Abweichungen von den Wunschvorstellungen des Bundes entsprechend den Richtlinien möglich, wie z.B. Tunnel in offener Bauweise oder Hochstraßen.

Gerade im städtischen Kontext ist ein Abweichen von den

vorgegebenen Regelungen häufig sinnvoll, wenn nicht gar notwendig. Die gelungene städtebauliche Integration einer Straße eröffnet im Idealfall ungeahnte Chancen. Für die Straßenbauer äußern sich diese Vorteile in bessere Durchsetzbarkeit der Planung und einem schnelleren Verfahren bei geringeren Kosten und weniger Folgekonflikten. Das Ansehen und das Vertrauen in die Straßenplanung kann so verbessert werden. Jedoch lässt sich nicht bei allen Projekten solch ein optimales Ergebnis erzielen. Alternative Lösungen sind heute im wesentlichen von Personen und Planungskulturen einzelner Städte und Ämter abhängig. Die Spielräume sind auch heute schon groß, wenn Planungsprozesse frühzeitig und mit politischem Willen abgestimmt werden, und, wenn mit guten Begründungen überzeugend aufgetreten werden kann.

Grundsätzlich besteht aber das Problem, dass Planungssprache und Planungshorizonte der Verkehrsplanung einerseits und der Stadtplanung andererseits wenig kompatibel sind.

Monetarisierung und die notwendigerweise auf das technisch Machbare gerichtete Arbeitsweise bzw. das prozesshafte vs. das ästhetisch orientierte Denken der Stadtplanung und des Städtebaus sind nur durch individuellen Willen auf allen Seiten kompatibel. Eine Auseinandersetzung darüber, was unter städtebaulicher Integration verstanden wird, welche Implikationen sich ergeben, und, wie sich dies im Idealfall in städtebaulichen/verkehrstechnischen Leitbildern manifestieren kann, fehlen allerdings.

Gekürztes und redaktionell ergänztes Vortragsmanuskript

Autobahn herzustellen, wurden die Lagerflächen des Autohauses in drei gläserne Hochregallager verlegt, die die Funktion eines Schaufensters übernehmen. Diese aussergewöhnliche Lösung dient nicht nur dem Markenimage des Auftraggebers. Die visuelle Verbindung zur Strasse macht den ungünstigen Standort überhaupt erst nutzbar. Daneben konnte mit dem Hochregallager auch die benötigte Grundfläche des Gebäudes verringert werden. Das vollautomatische Parksystem braucht 35% weniger Platz als ein konventioneller Ausstellungsraum und kostet etwa genausoviel. Die modulare Flexibilität des Autoliftsystems gibt A12 Architekten die Freiheit, Park- und Lagerprobleme kreativ zu lösen. A12 Architekten verfeinert das System und die dazugehörigen Anlagen zu einer architektonisch durchdachten Standardlösung, die geeignet ist für Hotels, Flughäfen, öffentliche Einrichtungen und vor allem für Wohnviertel am Stadtrand.



Bilder: A12 Architekten



# Die Landschaft beschleunigen

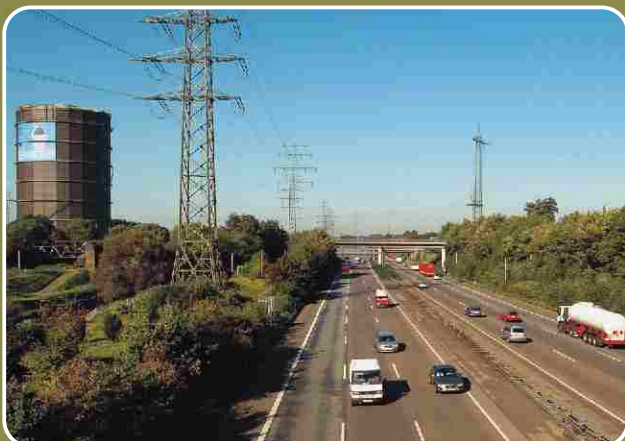
Wie beeinflusst Bewegung und Geschwindigkeit die Gestaltung von Landschaft? Was gibt es für Gestaltungsbeispiele für die Landschaft von Verkehrskorridoren im urbanen Kontext? Wie lässt sich eine Art 'Ästhetik der Geschwindigkeit' charakterisieren und in zeitgenössische landschaftsarchitektonische Projekte übersetzen? Zum Einstieg möchte ich ihnen eine Videoarbeit von zwei Studenten des Videowahlfaches an der Professur für Landschaftsarchitektur der ETH Zürich zeigen, welche die Landschaft von Autobahnauffahrten in slow-motion darstellen und begleitet von klassischer Musik eine neue Ästhetik dieser Landschaft generieren.

Die Frage nach der 'Ästhetik der Geschwindigkeit', wobei ich unter Ästhetik (gr. aisthesis: Wahrnehmung) die Theorie der sinnlichen Wahrnehmung in Kunst, Design und Philosophie verstehe, wurde anfangs des 20ten Jahrhunderts in Italien durch die Futuristen geprägt. Im Auszug aus dem Futuristischen Manifest 1909 beschreibt der Dichter Marinetti ihre Faszination wie folgt: „Wir erklären, dass der Glanz der Welt um eine neue Schönheit reicher geworden ist, um die Schönheit der Geschwindigkeit, die als Erfahrung des Erlebten möglich wurde, durch ein Rennauto, dessen Karosserie große Rohre schmücken, die Schlangen mit explosivem Atem gleichen...“

Die Vorstellungswelt der Autobahnen entstand parallel zu dieser Bewegung in Italien mit dem Bau der ersten Autostrada in Turin in den zwanziger Jahren. Der Bedeutungsträger Landschaft im Zusammenhang mit Autobahnen scheint mit dem Bau der Autobahn im nationalsozialistischen Deutschland erstmals bewusst eingesetzt worden zu sein. Die durch den HAFRABA Verein angepriesene Ästhetik der Gerade wurde von den 25-30 Landschaftsanwälten, die zum Bau der Reichsautobahn mit beratender Funktion tätig waren, verworfen. Sie vertraten eine geschwungene Linienführung und verwarfen mit ästhetischen Argumenten die strenge Geometrie napoleonischer Heerstraßen zugunsten kurvenreicher geschwungener Straßen. Diese wurden als naturgegebene

und somit natürliche Formen angesehen, indem sie die Konturen der Landschaft in Form von Hügeln, Bergen und Tälern nachzeichnen konnten. Zur selben Zeit, in den 30er Jahren, wurden die ersten Parkways in Amerika gebaut. u.a. der Henry Hudson Parkway (1934 -37). Ziel dieser Parkways war es, das Fahrerlebnis für den wachsenden Ausflugs- und Freizeitverkehr zu erhöhen, indem nicht die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten angestrebt wurden, sondern eine dem Gelände folgende, in die Konturen der Landschaft eingepasste Straßenführung. Ein ununterbrochener Verkehrsfluss ohne Kreuzungen wurde angestrebt. Der Parkway wurde als eine Art *Park für den Automobilisten* gestaltet. Dreissig Jahre später, mit dem Beginn der Massenmobilität, verfassten Donald Appleyard, Kevin Lynch and John R. Myer das Buch 'The View from the Road', indem sie die Gestaltungspotentiale von Autobahnlandschaften untersuchten. Sie umschrieben diese wie folgt: „*The sensation of driving a car is primarily one of motion and space, felt in a continuous sequence. Vision, rather than sound or smell, is the principal sense... The continuity and insistent temporal flow are akin to music and the cinema...*“ Mit ihrer wissenschaftlichen Untersuchung erforschten sie den narrativen Charakter der Landschaft, der durch die Bewegung entlang der Autobahn wie ein Film lesbar wird. Sie beschreiben eine sequenzielle Gestaltung der Landschaft und untersuchen u.a. die Frage des Maßstabs der Gestaltung, die im Verhältnis zur Geschwindigkeit des Betrachters steht. Die Beispiele der Reichsautobahn und Parkways zeigen, wie weit die Begriffe Ästhetik und Landschaft politisch und kulturell gefasst und interpretiert werden können. Die Aufgabe der Landschaftsarchitekten war bei beiden die Verstärkung des bestehenden Landschaftscharakters (Baumgruppen etc.). Was ist ihre Rolle heute? Ich möchte diese Frage anhand von drei Fallbeispielen darstellen:

Bernhard Lassus hat im Rahmen eines Förderprogramms des Ministeriums für Bauwesen zahlreiche Raststätten gestaltet.



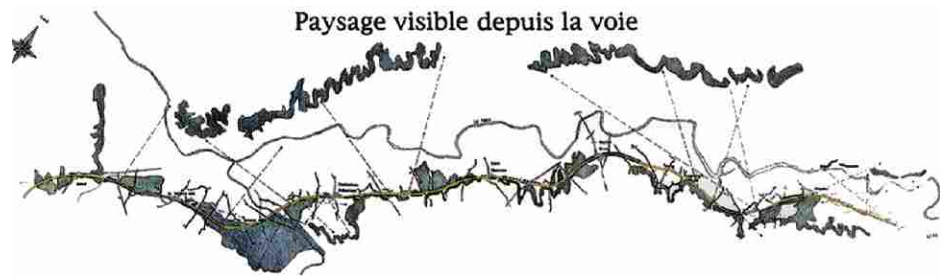
## Gasometer Oberhausen. A42

Das Gasometer als Wahrzeichen der Stadt Oberhausen und des Ruhrgebiets

Umbau auf Vorschlag der IBA Emscher Park

Betreiber: Gasometer Oberhausen GmbH

Der Oberhausener Gasometer, gebaut 1929, ist mit 117,5 m Höhe der größte Gasometer Europas. Er hat einen Durchmesser von 67,6 m und ein Nutzvolumen von 347.000 Kubikmetern. Auf Vorschlag der Internationalen Bauausstellung Emscher Park wurde der Gasometer erhalten und 1993/1994 zur außergewöhnlichen Ausstellungshalle umgebaut. Der Gasometer ist Wahrzeichen der Stadt Oberhausen, beeindruckendes Dokument der Bau- und Technikgeschichte und



An der A 837 von Sainte nach Rochefort gestaltet er Mitte der 90er Jahre den Steinbruch von Crazannes. Beim Bau der Autobahn kamen in dem fast 6 m tiefen Einschnitt die überwachsenden Felsen des Steinbruches zum Vorschein. Sein Zitat: „Bislang, so scheint mir, haben wir Autobahnränder etwas zu sehr nach dem Bild städtischer Boulevards gestaltet: mit linearen Elementen, wie Baumreihen. Am Steinbruch von Crazannes wollte ich dieses Prinzip durchbrechen.“ Sein Ziel war, quer zur Straße Räume zu öffnen und den Blick in die Tiefe zu führen. Der Geschwindigkeit des Betrachters passte Lassus den Entwurf insofern an, als dass er entlang der Autobahn Felsen sprengen liess, so dass sie eine räumliche Staffelung schufen.

Das zweite Projekt hat Bernhard Lassus ein Jahr später 1995 an der Autobahn A 85 Angers-Tours realisiert. Bepflanzungsstreifen und Erdbewegungen bzw. -flächen schaffen hier eine Art lineares Muster, das die Autobahn begleitet und sie vom umgebenden Wald abhebt. Beidseitig der Autobahn angeordnete Baumgruppen unterbrechen die Sicht. Bernhard Lassus möchte, dass seine Gestaltungen eine Geschichte erzählen, welche visuell lesbar ist und die Autofahrer unterhält. Sowohl die Steinbruchintervention, als auch einige Bepflanzungen entlang der A 85, sind für den Fussgänger erschlossen.

Der 'Park de la Trinitat' wurde im Rahmen der olympischen Spiele anfangs der 90er Jahre von den Architekten Enric Batlle und Joan Roig in Barcelona erbaut. Die Autobahn- und Eisenbahntrassen der nördlichen Städteinfahrt nach Barcelona bilden ein ringförmiges Verkehrsbauwerk, in dessen Mitte der Parc de la Trinitat eingepasst wurde. Promenaden, Sportanlagen, Servicräume und eine Parkgarage sind entlang des Rings angeordnet. Die Kreismitte besteht aus einem grünen, baumbestandenen Hügel. Der Park zeigt, wie sich eine Gestaltungstypologie aus der verkehrstechnische Form entwickeln kann. Zudem werden unterschiedliche Freizeitnutzungen angeboten (zum Beispiel Tennis).

Die drei Fallbeispiele zeigen unterschiedliche Gestaltungstypologien, die auf die Wahrnehmung des Betrachters, der sich schnell bewegt, reagieren: Das erste Beispiel zeigt die Geschichte von der ehemaligen Nutzung des Ortes als Steinbruch. Die Anordnung der Steine schafft räumliche Sequenzen, die auch mit 120 km/h wahrgenommen werden können. Das zweite Beispiel gestaltet mit der Bewegung und beeinflusst die Perspektive des Vorbeifahrens. Das dritte Beispiel zeigt, nebst den formalen Gestaltungssprache, auch Ansätze zu unterschiedlichen Nutzungen und Nutzergruppen. Letzteres scheint mir eines der wichtigsten Aspekte in der Diskussion um Gestaltungspotentiale von Landschaften, welche die „Ästhetik der Geschwindigkeit“ einbeziehen. Sich schnell zu bewegen bedeutet auch eine Ausgrenzung derer, die langsam fahren bzw. gehen. Für wen drehen wir also den Film?

Evelyn Benesch, Ingrid Brugger (2003) Futurismus - radikale Avantgarde, Edizion Gabriele Mazzotta, Milano, S. 83.

Kevin Lynch, Donald Appleyard et al. (1964) The View from the Road, MIT press, Boston, S. 4.

Bernhard Lassus (2003) Sandstein mit Schattenwurf: 'Hohlweg der Vogesen' - ein Platz in Paris. In: Garten + Landschaft 2003 n.5, S.48.

Gekürztes Vortragsmanuskript

spektakulärer Veranstaltungsort. Bereits 2,1 Millionen Besucher waren in dem Industriedenkmal zu Gast.

Insgesamt verfügt der Gasometer über 7.000 Quadratmeter Veranstaltungsfläche. Die erste Ausstellung im Sommer 1994 „Feuer und Flamme - 200 Jahre Geschichte des Ruhrgebietes“ mit fast 500.000 Besuchern war die bestbesuchteste industriehistorische Ausstellung der Bundesrepublik. Die Ausstellung 'Wind der Hoffnung' präsentierte die erste non-stop Weltumrundung in einem Ballon. Der 'Breitling Orbiter', wurde im Gasometers spektakulär in Szene gesetzt. 55 Meter hoch und 32 Meter breit ragte die silbern schimmernde Hülle in den Luftraum des Gasometers.

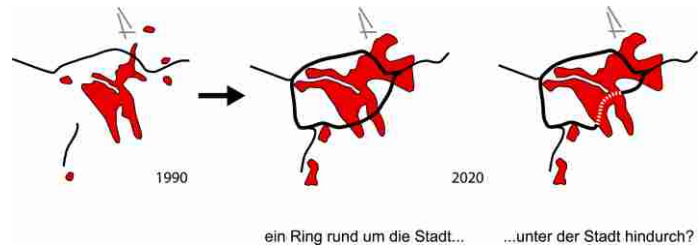
Die Bedeutung des Gasometers ist aber nicht nur auf die Qualität der Ausstellungen, sondern auch auf seine Lage zurückzuführen. Sein Standort in der Sichtachse der A42

macht ihn für die Autofahrer zur alltäglichen Landmark. Er ist Wahrzeichen der Stadt Oberhausen, und markiert die westliche Einfahrt ins Ruhrgebiet. Von seiner Aussichtsplattform bietet sich ein herrlicher Rundblick über die Stadtlandschaft des Ruhrgebiets, bei klarem Wetter kann man bis zu 35 Kilometer weit sehen. Was die Menschen täglich zwischen Anwohnerstrassen und Autobahnkreuzen erfahren, wird von hier aus sichtbar: das Ruhrgebiet als heterogenes, aber doch zusammenhängendes Ganzes.



Bilder: Stadt Oberhausen

# Stadtplanung als Sparring-Partner der Verkehrsplanung



Die Stadt ist nicht fertig gebaut und damit auch nicht die Infrastrukturen in der Stadt. Gleichzeitig wird es aber immer schwieriger, Raum und Akzeptanz für innerstädtischen Verkehr und Verkehrsinfrastrukturen zu finden. Es braucht dringend Prozesse, die alle relevanten Aspekte zeitgleich berücksichtigen. Doch was bei großen Stadtentwicklungsprojekten in Europa heute mit partizipativen Verfahren der Standard ist, ist bei übergeordneten Verkehrsinfrastrukturprojekten noch selten. Der Städtebau darf hier allenfalls hinterher Nebenwirkungen kurieren und mittels architektonischer 'Kunstgriffe' die Verkehrsinfrastrukturen ästhetisch einkleiden und cachieren. Dabei könnte ein frühzeitiger Einbezug städtebaulicher und auch architektonischer Ansätze ein breiteres Lösungsspektrum aufzeigen, Entwicklungspotentiale aktivieren, räumliche Auswirkungen optimieren und so die politische Akzeptanz von Verkehrsbauten verbessern.

Allein im Kanton Zürich sollen in den kommenden zwei Jahrzehnten Milliarden in den Ausbau der Verkehrsanlagen investiert werden. In der Stadt wird die Umwandlung und Verdichtung ehemaliger Industriegebiete vorangetrieben, die oft größer sind, als die bereits etablierten Stadtquartiere. Stadterneuerung bedeutet auch neue Verkehrsbedürfnisse. Es ist heute selbstverständlich, dass für die größeren Verkehrsprojekte auf Modellrechnungen abgestützte Zweckmäßigkeitssurteilungen gemacht werden. Im Mittelpunkt stehen dabei der Verkehrsfluss aus verkehrsplanerischer und ingenieurtechnischer Perspektive, eine ökonomische Kosten-Nutzen-Analyse sowie die Auswirkungen auf die Umwelt. Neue Straßen oder Bahnlinien haben aber eine viel breitere Wirkung. Über ihre Netzwerke ermöglichen sie eine andere Nutzung der Stadt und lösen in dieser unmittelbar neue Entwicklungen aus. Erst selten werden solche Auswirkungen der Infrastrukturplanung auf die Struktur der Stadt schon im Planungs- und Evaluationsprozess berücksichtigt. Oft werden nur gerade die direkten Auswirkungen auf angrenzende Häuserzeilen überprüft. Städtebauliche Maßnahmen dienen

hier einzig der Minderung der Auswirkungen von Verkehrsbauten, die schwer ins städtische Umfeld zu integrieren sind. Symptomatisch dafür sind Korrekturbauten wie Lärmschutzwände oder Einhausungen, die heute in ganz Europa das Gesicht städtischer Verkehrsschneisen prägen.

Die Städte und ihre Bewohner werden in Zukunft ihren Lebensraum noch deutlicher zurückfordern. Darum versucht man heute oft neue Infrastrukturen gleich ganz unterirdisch anzulegen. Bezeichnend dafür sind z.B. die zwei Zürcher Projekte für einen Stadt- oder Seetunnel oder die Verkehrsführungsvarianten für den sog. 'Westast', durch das heute boomende Industriequartier Zürich West. Die Abstimmungsprobleme zwischen Verkehr und Stadtraum verschwinden durch solche Tunnels aber nicht: sie verlagern sich und formieren sich neu. Die Fragestellungen bleiben dieselben: Wie und wann sind Städtebau und Verkehr sinnvollerweise aufeinander abzustimmen?

Verkehrsplanung ist politisch heute nicht mehr akzeptabel, wenn sie nicht auch städtebaulich motiviert - statt nur dekoriert - ist. Um dies zu erreichen, muss sich aber auch der Städtebau umorientieren. Statt den Verkehr und die entsprechenden Infrastrukturen einfach zu akkomodieren, muss die Stadtplanung Impulse aus der Verkehrsplanung aufzunehmen versuchen, um - wie dies Fontana für Rom, Cerda für Barcelona oder Bürgermeister Mauroy für Lille taten - wieder die Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt mit dem Verkehr auszuloten.

In der Zweckmäßigkeitssurteilung für den Stadt-/Seetunnel (2001-2002) wurden durch die ARGE Züring (interdisziplinäres Planerteam mit Teilnahme der Autoren) nicht nur verkehrstechnisch sinnvolle Linienführungsvarianten untersucht, sondern auch neue Varianten ins Spiel gebracht, die für die Stadtplanung von strategischer Bedeutung sein könnten. Der neue Autobahntunnel wurde nicht nur auf seine Netz-



## Loos remixed.

Entwurfsprojekt für die Ringautobahn Rotterdam, präsentiert auf der Rotterdamer Architektur Biennale '1ab', 2003

Kaloyan Erevinov, Yonka Dragomanska, Katherina Ortner. Studio Zaha Hadid, University of Applied Arts, Vienna

We started this projekt analyzing Villa Müller by Adolf Loos. The most impressing thing there is the complex spatial planning of the volumes the "Raumplanung". Different scales of volumes match the functions in the house, creating complex spatial system. We took basic sections of Villa Müller and than morphed them. We created again an elaborate spatial planning, but this time generated by complex 3D surfaces, so that the borders between floors, walls and ceiling disappear.





Güller Güller

wirkung, sondern auch auf seine möglichen räumlichen Entwicklungspotentiale in der Region durchdacht, in einem raumgestalterischen Sinn. Die Stadt Zürich wird sich im Falle der Realisierung eines Stadttunnels anders entwickeln als im Falle eines Seetunnels, und ist abhängig davon, welche Rahmenbedingungen durch die Raumplanung, Standortfaktoren sowie Akteure und Investoren gegeben oder geschaffen werden. Gilt es die Planungsprozesse zu optimieren und die räumlichen Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen aktiv mitzugestalten, müssen diese Faktoren und Akteure bereits jetzt bespielt werden. Die Anforderungen an die Planung einer Hochleistungsstraße sind also vielfältiger und komplexer als nur das Schließen einer Lücke im Autobahnnetz der Schweiz.

Auch die Verkehrsführungs-Varianten für das Industriegebiet Zürich West (2002-2004), die durch das gleiche Planerteam vorgeschlagen wurden, waren weniger reine Verkehrskonzepte als vielmehr Varianten zur Aufwertung, Strukturierung und Entlastung eines zentralen städtischen Restrukturierungsgebietes. Für die verschiedenen Straßenräume, die als Verkehrskorridore in Frage kamen, wurden raumgestalterische Untersuchungen unternommen, die auch das architektonische Design der allfälligen neuen Verkehrsinfrastruktur beinhalteten. Die entwickelten Bilder waren dabei essentiell für den öffentlichen Diskurs, für die Kommunikation mit den betroffenen Ämtern über Opportunitäten und mögliche Konflikte im Raum. Der Planer wird hier zum Hofnarr, der mit

Bildern die Diskussion öffnet und alternative Wege aufzeigt, die sonst übersehen worden wären.

Der Städtebau kann also wichtige Eckdaten und Rahmenbedingungen liefern, die schon den Entwurf und die Grundlage einer Infrastruktur mitbestimmen, und nicht erst mit flankierenden Maßnahmen Folgeprobleme behandeln. Es geht dabei nicht nur darum, dass die städtebaulichen Fragen frühzeitig berücksichtigt und die Projekte entsprechend optimiert werden. Vielmehr schafft der Städtebau eine wichtige Grundlage für die Entscheidungsfindung und die Argumentation in einem nachfolgenden politischen Prozess, in dem es nicht mehr nur um technische Fragen, sondern um den Lebensraum geht. Außerdem trägt ein vorausdenkender Ansatz im Städtebau dazu bei, dass die Entscheidungsgrundlagen aussagekräftig sind und nicht frühzeitig Lösungen wegen mangelnder städtebaulicher Konsistenz ausgeschlossen werden. Großflächige Planungen sollten deshalb von Beginn an von Teams kritisiert werden, in denen Städtebauer, Verkehrsplaner und Ingenieure gemeinsam die Möglichkeiten ausloten. Von den Stadtplanern erfordert dies, dass sie sich dieser Frage annehmen und sich der veränderten Rolle des Städtebaus bewusst werden: sie stehen nicht mehr am Ende eines Planungsprozesses, sondern treten als Mediator zwischen verschiedenen Disziplinen auf.

Gekürzter Artikel aus Tec 21 (SIA), Nr. 42, 17. Oktober 2003.

The different sections transform themselves into each other, creating dynamic spaces, adding one more dimension to the house and producing a complex structure of a higher level. Going to urban scale, our spatial planning modifies the highway, making it part of a complex architectural "landscape". The highway is integrated in the building, it becomes part of the 'Raumplanung', part of that complex system that creates new connections between different function, program and space.



# Beispiel Österreich: Autobahnüberbauung Monte Laa

Der Arbeiterbezirk Favoriten im Süden von Wien ist geprägt von zahlreichen Industrie- und Gewerbebetrieben. Zugleich ist Favoriten mit rund 150.600 Einwohnern auch der einwohnerstärkste Wiener Bezirk. Mit dem Bau der Autobahntangente A 23 quer über den Laaerberg wurde der Bezirk 1974 räumlich zerschnitten. Mit seiner heterogenen Siedlungsstruktur, fortschreitender Suburbanisierung und vielen noch unverbauten Restflächen, aber guter Verkehrsanbindung durch einen direkten Autobahnanschluss und die Nähe zum Flughafen ist Favoriten gleichzeitig eines der größten Stadtentwicklungsgebiete Wiens. Innerhalb dieser heterogenen Stadtstruktur realisiert der Porr-Konzern ein ungewöhnliches Entwicklungsprojekt der Stadt. Auf einem Deckel über der A 23 entsteht der neue Stadtteil 'Monte Laa'. Auf 90.000 m<sup>2</sup> Grundfläche ist Raum für rund 5.000 Arbeitsplätze, Wohnfläche für rund. 3.000 Menschen und 12.000 m<sup>2</sup> Grünfläche geplant. Für die Errichtung von 'Monte Laa' wurden die 220 Meter Autobahn zwischen den Lagerplätzen des Porr Konzerns von der österreichischen Bundesregierung zurückgekauft, die einst für den Autobahnbau abgetreten werden mussten. Der Porr-Konzern wurde damit wieder Grundbucheigentümer des gesamten Areals inklusive der Autobahn. Die Nutzung des überplatteten Autobahnstückes wird durch einen Servitutsvertrag zwischen Porr und der Bundesstraßenverwaltung geregelt. Die Überplattung der Tangente wurde ausschließlich durch den Porr-Konzern frei finanziert. Auf diese Weise werden öffentliches Interesse und privater Nutzen optimal verbunden. Der Masterplan zu 'Monte Laa' ist Ergebnis eines Wettbewerbs und stammt von Albert Wimmer. Um architektonische und urbane Qualitäten in 'Monte Laa' entstehen zu lassen, folgt der Masterplan der Wiener, Tradition, Arbeiten, Wohnen Bildung, Erholung und Nahversorgung miteinander zu verbinden. Die Stadtteilentwicklung wird durch den Masterplan als ein offener Prozess definiert. Im Oktober 2002 wurden die vier Siegerprojekte des ersten Bauträger-Wettbewerbs der Öffentlichkeit präsentiert. Ihre Entwürfe wurden von einer 18-köpfigen Jury unter dem

Vorsitz von Prof. Kunibert Wachten ausgewählt. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf großzügige Grün- und Freiflächen, flexible Grundrisse in den Gebäuden, soziale Infrastruktur und Nutzungsvielfalt gelegt. Ästhetisch wie thematisch verfolgen die vier Siegerprojekte unterschiedlichste Ansätze. Adolf Krischanitz nutzt die Randlage des Bauplatzes für ein künstlerisches Konzept: Auf einer Dachfläche des Baukörpers wird eine 'begehbbare Bildfläche' entstehen. In dem elfgeschossigen Objekt sind Wohnungen, Geschäfte und ein Kindergarten geplant. Die Wohnungen des Architekten Ernst Hoffmann sind dem Thema 'Wohnen mit Hausmusik / Tanz über die Wiese' gewidmet. Ein ausgeklügeltes Schallschutzsystem wird verbunden mit zwei Musikproberäumen und einem „Atrium“ als Open-Air-Bühne. Zusätzlich wird ein großer Teil der Wohnungen mit einem besonders guten Schallschutz ausgestattet, der das Musizieren innerhalb der Wohnungen ermöglichen soll. Im 'pleasure strip' von Albert Wimmer wird eine starke Verbindung mit dem zentralen Park erreicht. Hier werden Clubräume, Sauna, Spiel- und Allgemeinbereiche und Kunsträume untergebracht. Intelligente Wohnungsaufteilungssysteme sichern höchstmögliche Flexibilität und großzügige Freiflächen. Die Architektur erfüllt damit ihre soziale Aufgabe, qualitätvolle und an die Bedürfnisse angepasste Wohnungen zu schaffen. Im Inneren von 'Monte Laa' schlägt ein grünes Herz: ein riesiger Park, der Büro- und Wohngebäude verbindet. Er wird von der Landschaftsdesignerin Martha Schwartz gestaltet und soll als Ort der Begegnung und Kommunikation, der Ruhe und Inspiration dienen. Der Park verbindet 'Monte Laa' außerdem mit dem großen Naherholungsgebiet des Laaer Bergs und des Böhmisches Praters. Albert Wimmer ist für den Bauteil direkt über der Tangente verantwortlich. Wimmers Entwurf für einen grünen Büro-Wohnkomplex 'Carré Vert' (Grünes Carré) konzentriert sich auf einen interessanten Portaleffekt im Zusammenhang mit der Tangente. Effektive Schallschutzmaßnahmen und ein großer Kunstgarten im Innenhof prägen den Charakter dieses Entwurfes. Der österreichische Architekt



## Minatomachi Riverplace. Osaka, Japan

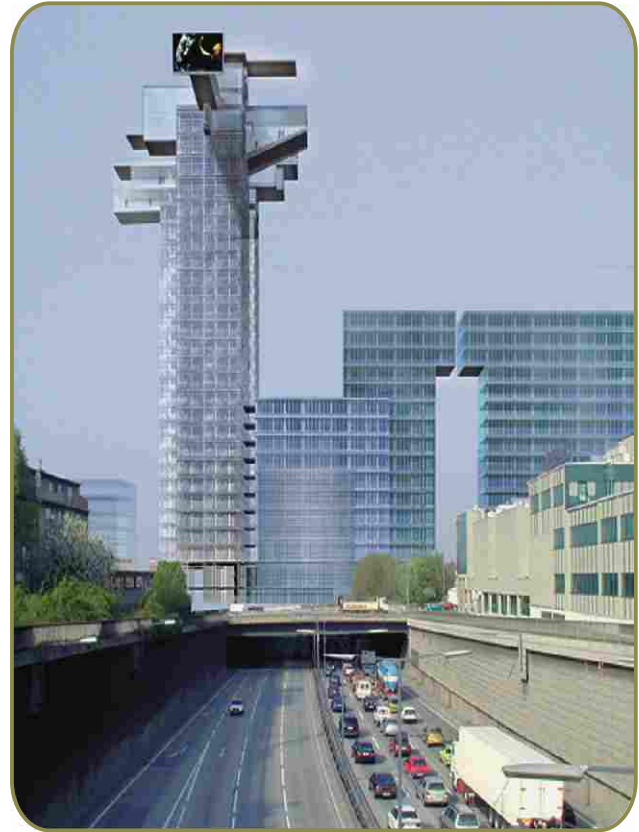
Verknüpfung der A15/A1 mit dem Kongreßzentrum  
'Minatomachi Riverplace', Osaka 2002

Bauherr: Osaka City Government

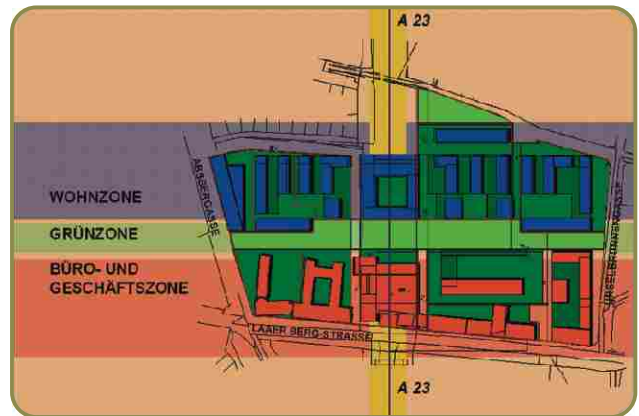
The Minatomachi Riverplace Building is part of the Minatomachi redevelopment plan. It is constructed by integrating the on ramp and off ramp into the building to promote effective use of the neighbouring land in order to contribute to the development of the Minatomachi area. The building integrates a road, a parking area, restaurants, a radio station and a music hall. Taking advantage of the fact that the building faces the Dotonbori River, it will establish a pleasant and comfortable area that is lacking in the Osaka Minami area, which was originally a waterfront. The project, completed in 2002 succeed in the



Hans Hollein konnte für die Planung der beiden markanten Türme von 'Monte Laa' gewonnen werden: zwei 110 m hohe Türme mit einer darüber schwebenden Plattform, die die Türme in mehreren Ebenen verbindet und Raum bietet für Veranstaltungen, Konferenzen und Kongresse. Von außen präsentiert sich 'Monte Laa' als ein gläsernes, transparentes Schild, unter dem die Tangente in den durch die Überplattung neu geschaffenen Absbergtunnel abtaucht. Die beiden von Albert Wimmer und Hans Hollein geplanten 110 m hohen Türme überragen 'Monte Laa' als weithin sichtbare Wahrzeichen. Diese Hochhäuser werden tatsächlich die 'höchsten' Hochhäuser im Wiener Stadtbild sein, denn sie sind durch die Erhebung des Laaer Bergs topografisch bevorzugt. Schon jetzt kann man fast von jedem Platz in Wien aus das Porr-Hochhaus sehen. 'Monte Laa' erzeugt auf dem 'Unort Autobahn' einen Stadtteil mit internationaler Ausstrahlung und stellt gleichzeitig die Verbindung der beiden getrennten Bezirksteile wieder her. Mit seiner Dichte und Nutzungsvielfalt ist er ein Baustein in der Urbanisierung der Peripherie.



Porr AG

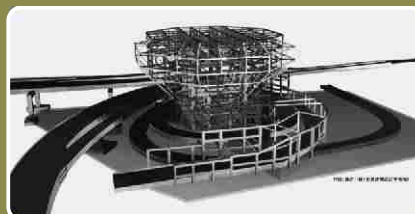


Porr AG

revitalization of the waterfront with huge scale pedestrian steps. Especially in the twilight hours, people enjoy its beautiful lighting design with stage-plays.

The Riverplace was planned according to the „Multi Level Road System“, established in 1989. It is a system that defines the vertical space of a road and makes it possible to use the other levels (above and below the road) for other purposes. It consists of modifications to the Road Act, Urban Planning Law, Urban Renewal Law and the Building Standard Act that enable the co-existence of roads and buildings.

These amendments made it possible to promote the integrated development of roads and buildings in urban areas.



# Exkurs: Autophonie

Begegnen uns Reste von Musik in Malls, Bahnhöfen, Praxen, Büros, Fitness-Centern und Frisiersalons, sind sie zurückgenommen in die Rolle mehr oder minder profanen Ornaments. Funktional, stilbildend oder nebensächlich ist Musik Innenarchitektur. Im Geschäft manierlich, klingt sie draußen viel herber, wenn sie an der Ecke als Brotkunst lebt, als Handwerker und Entertainer und Zugvogel. Im Ghetto durch die Straßen, als Lied auf den Lippen oder direkt im Kopf eingeknipst auf mp3 schafft Klang alltäglich Spielraum und Wiegeschrift oder Innenwelt auf den Treppen, Fußwegen und Kreuzungen.

Oder wie ist es, wenn Musik einmal das ganze Tagesgeschäft einer Stadt überlassen wird, bis sie sich abends in den Kneipen entspannt und zur after hour in die Clubs zwängt? Was ist vorausgegangen, wenn sich gegen Morgen die Tanzfläche angenehm lichtet und draußen die ersten Müllwerker begrüßt werden, die sich nach den abertausenden herumfliegenden bunten, verknitterten, verbogenen Noten bücken? Ein Fest vielleicht, ein Umzug, ein monochromer koloristischer Sound, angesungen in der U-Bahn, auf die Beine, auf die Bühne gestellt, auf die Teller gelegt, wiederum auf Wagen in Trippelgeschwindigkeit vorwärts und vorbei gehobene Musik, die in Wellen kommt und in Schichten schwebt, unter Bäume ebbt, in Gassen weht, strahlend herumgetragene Klötzchen verstärken klare Fetzen, zu Brei verschwimmender Widerhall aus offenen Läden, Wasserverkäufer, Kartoffel-, Bohnen- und Kichererbsenmus, geworfener Reis.

Dies ist alles auf mehr oder weniger verbindliche Weise 'unsere' Musik, denn es ist unsere Stadt, die so klingt. Und wenigstens zum Teil können wir durch die Wahl unserer Wege bestimmen, was wir hören, was sie spielen. Vor der Hintergrundstrahlung der Waren- und Dienstleistungswelt inklusive Radio, durch die Erderschütterungen von Paraden, Fêtes und Karneval hindurch und zwischen all dem Nachgesummten und Nachgesungenen existieren die Orte, an denen das

Musikerlebnis als solches kultiviert wird, Orte mit einem eigenen Sound.

Dieser Sound ist spezieller und deshalb 'unsere' Musik in einem engeren Sinn, und wollten wir den Charakter dieser Orte in einem Satz zusammenfassen, könnten wir etwas feierlich vielleicht sagen: Im Konzert ist Musik Königin, im Club Stimme, im Cafe Geist, reine oder praktische Vernunft zuhause und im Auto Autonomie ...--

Das Auto, ein Ort? Ein paar Kubikmeter Nähe im vorbeifliegenden Draußen, uns irgendwie angenehmes Interieur, auch qualifiziert durch das Gefüge von rollenden, rutschenden, schaukelnden und sonstigen nicht zum Autofahren passenden Dingen darin, die eigentliche Erschließung daher akustisch, denn logischerweise Augen gefragt, Hände am Lenkrad, aber Ohren frei. Von der durchfahrenen Welt und der dazu gespielten Musik inspirierte Gedanken und Gespräche, das Brausen der Motoren, das ist also der spezifische Sound eines Autos.

Aber Vorsicht, die Musik kann leicht überhand nehmen! Unversehens wird ein Fahrzeug zu einer Art Musicbox, schon mehr so ein Violinechlüssel wird ins Zündschloß gesteckt und der Radiosprecher murmelt noch ein paar Worte, während die vorhandenen Tonmedien sich zu einer eigenen Version von Stadtplan auffalten, da erklingen schon die ersten Akkorde, blicken sich um und orientieren sich für uns.

Automusik weist zahlreiche Besonderheiten auf, worunter die Bedingungen der Mobilität natürlich überragen. Diese rollende gläserne Audiokapsel ermöglicht uns die Verbindung beliebiger Musik mit beliebigen Orten. Durchs offene Fenster wird ausgestreut, was man sich wünscht, daß in der Gegend wachsen soll. Die Umgebung stellt ihrerseits Ansprüche, wie sie Ampeln und Häuser ordnet, Brücken und Bauten aufsteigen lässt, das Sonnenlicht durch Alleebäume flackern, über Hügel kriecht und durch Kurven schwingt, sich und uns in



## Linienpark der Geschwindigkeit. Oberhausen

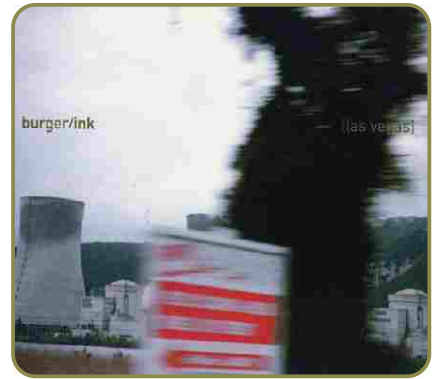
Landschaftspark an der A42, Oberhausen

Architekt: Planergruppe Oberhausen; Teilprojekt der Oberhausener Landesgartenschau (OLGA)

A42, Oberhausen. Die Stadtlandschaft ist hier zerrissen, heterogen, gestört. Der zwischen Gasometer und Autobahn liegende Park ist beim ersten Betrachten gewiss kein Garten für die Hochglanzjournale. Hier ist es laut, aber ungemein faszinierend und spannend. Ein Garten für unerschrockene Entdecker. Das gemeinsame Merkmal der den Raum prägenden Elemente ist die Geschwindigkeit, sie bildet die Basis für die Gestaltung des ‚Linienparks der Geschwindigkeit‘. Messlinien, markiert durch hohe Stahlstelen, teilen das Areal in überschaubare Felder. Der Durchmesser des Gasometers



Ministry of Sound



harvest / eat raw

Kreisel aufzuspulen und wieder herausfliegen zu lassen.

Schauen wir nun einmal auf die soziale Situation im Auto, fällt eine größere Freiheit ins Auge, da hier weder Künstler noch DJs und auch keine Rezeptionisten oder Verkäufer für die Musik verantwortlich sind, außer natürlich privat unterwegs im Individualverkehr. Und die Nachbarn haben ihr eigenes Auto. Musik auf einer Fahrt mit vertrauten Personen ist auch ein viel offenerer Gegenstand als bei jemandem zuhause, weil erstens der Fahrer viel weniger Gastgeber als Anbieter gemeinsamen Freiraums ist, und zweitens die Argumentressourcen um den besten Sound zur Straße sich immer von draußen erneuern können.

Unsere Hitliste im Auto ist vergleichsweise autonom, weil das gesamte Ensemble am Klang beteiligt ist: Wir, das Auto, die Strecke, sogar die Stadt oder das Land mit ihrer Geschichte und ihren Geschichten, das Wetter, die Musik. Es gibt in diesem System kein Außen, das nicht dazugehört, denn die gleichzeitige Erfahrung von privatem und persönlichem Raum und öffentlichem, gesellschaftlichem Raum macht ja u.a. das Autofahren aus. Diese Gleichzeitigkeit wirkt zweifellos auf die Musik ein, die nicht ganz Rückzug bieten kann nach innen und nicht ganz hinausreicht nach draußen.

Abschließend noch ein paar Hörbeispiele: Wer abends unterwegs ist, kann 'jigsaw music' (eskimo 2001) vom Detroit dj und producer recloose einlegen, einen breaky samplereichen deep house mix, der ein Verständnis für viele Autos gleichzeitig erlangen hilft und einen leichter die Spuren wechseln, wenden, halten und huschen lässt. Umso lauter muss man dazu quatschen.

Die in den USA lebenden Münchener von der Band F.S.K. haben mit Anthony Shakir, ebenfalls aus der 'Motor City', einige Autobahnstücke aufgenommen. Menschen und Maschinen treiben hier sehr horzonterfüllend voran, und

Michaela Melians klare Stimme zählt ruhig und lyrisch Musikgeschichten neu zusammen. ('first take then shake', disko B, 2004).

'Bryter Layter' von Nick Drake erfüllt unmittelbar mit Lust und Sehnsucht, über die Grenzen der Stadt hinaus ins Umland zu fahren, weil dort diese Songs geschrieben worden sind. Die Platte ist eine ständige Eröffnung von Wegen und natürlich ein Meilenstein von 1970, (island records), so remember it was recorded at a time when cars only went 50 to 70 miles per hour. Man kann auch die Texte lernen und ab und an mitsingen.

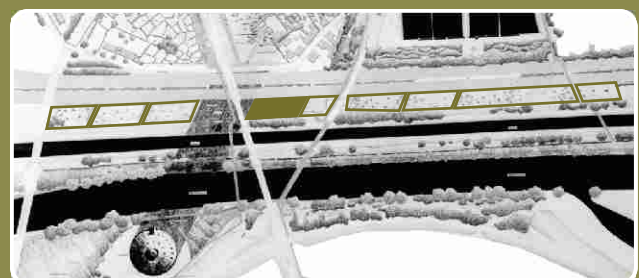
Einen Klassiker der Fortbewegung durch urban sprawls haben Jörg Burger und Wolfgang Voigt 1996 als burger/ink auf eat raw / harvest mit [las vegas] geschaffen, sanft pulsierend, du kannst dazu fabulieren wie ein Buch, Trance sozusagen mit der Kraft der zwei Herzen von Kölner Techno, und soviel Klangfarbe zwischen Kühlturbeton und Wüstenblume, dass wir die Dämmerung immer noch langsamer hereinbrechen sehen möchten.

„... und alles von den 'Merricks', weil deutschen Kram zum Picknick und Reifenwechseln musst du erst einmal finden, und lustiges Blinkern und Witz liegen so immer am Weg. (Die Merricks 'in unserer Stadt', 1990, 'in Schwierigkeiten', 1993, 'escape from planet munich', 1999 sub up, und weitere).

Till Alberts ist Philosoph, lebt in Berlin

Gasometers ist die Maßeinheit. Die Fahrzeuge auf den unterschiedlichen Verkehrslinien sind für die kurze Zeit ihres Transits Elemente des Parks, wie die Bäume, die Sträucher oder das Gras. In der Wahrnehmung des Autofahrers erzeugen die Messlinien einen Rhythmus, eine Melodie, die für kurze Zeit die Musik des Autoradios überlagert. Durch kleine Eingriffe in den Bestand entwickelt sich aus dem Restraum eine neue Landschaft mit neuen Nutzungen und neuer Bedeutung. Die Skateranlage zwischen Autobahn und Emscher fügt dem Park ein neues Element der Bewegung hinzu.

Bilder: Planergruppe Oberhausen



# Resumee

Straßen- und Verkehrsplaner betonen die Funktion von Hochgeschwindigkeitsstraßen. Die zügige Befahrbarkeit in zusammenhängenden Verkehrsnetzen und die Leichtigkeit des Verkehrsflusses bilden die Maxime verkehrstechnischer Planung. Die städtebauliche Integration von Autobahnen wird heute im Straßenbau durch ihre Abschottung nach außen hin sichergestellt. Nach Michael Heinze war und ist die städtebauliche Integration kein Leitmotiv ihrer verkehrstechnischen Planung und Realisierung.

Stadtplaner und Städtebauer entdecken Autobahnen als einen Bestandteil des Städtischen. Mit verschiedenen Konzepten wurde versucht, auch Hochgeschwindigkeitsstraßen in die verschiedenen Layouts der ‚Neuen Stadt‘ zu integrieren. Freilich ging man in diesen Konzepten von einem geordneten Nebeneinander von Straßen, Stadt und Landschaft aus, die in der Realität nie in dem beabsichtigten Maße erreicht werden konnte. Le Corbusiers ‚Plan Obus‘ ist nur ein zeichenhaftes Beispiel hierfür. So hält sich die Stadt, wo sie es kann, von Hochgeschwindigkeitsstraßen frei. Nach Mathis Güller werden städtebauliche Fragen oft erst im Nachhinein angegangen, bei flankierenden Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen von Verkehrsbauten, die schwer ins städtische Umfeld zu integrieren sind. Symptomatisch dafür sind Korrekturmaßnahmen, die heute in ganz Europa in Angriff genommen werden: Lärmschutzwände und Autobahn-Einhausungen.

Stadtplanung und Städtebau, Verkehrsplanung und Straßenbau können nicht länger ausblenden, dass Hochgeschwindigkeitsstraßen nicht nur in die natürliche, sondern auch in die bebaute Umwelt qualitativ hochwertig zu integrieren sind. Der Städtebau entdeckt für sich die Aufgabe der qualitativen städtebaulichen Integration von Autobahnen. Der Verkehr und die entsprechenden Infrastrukturen können nach dem Städtebauer Mathis Güller nicht einfach mehr akkomodiert werden; statt dessen ist der Impuls aus der Verkehrsplanung im Städtebau aufzunehmen und sind die Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt mit dem Verkehr auszuloten.

Die Stadtplanung bemerkt, dass Autobahnen nicht nur durch Schall, Trennwirkung und visuelle Einflüsse beeinträchtigte Standorte erzeugt, sondern, dass Stadt sich bandartig entlang von Hochleistungstraßen entwickelt und die räumliche Nähe zur Autobahn zum Indikator für die Bedeutung und Wirtschaftskraft eines Unternehmens werden kann. Nach den Stadtplanern Martin zur Nedden und Andreas Schulten ist der Standort Autobahn dabei nicht nur attraktiv für großflächige Gewerbenutzer. Mit zunehmender Urbanisierung der Region zieht sie alle Formen von Nutzungen an. Der Straßenbauer Michael Heinze erkennt, dass die gelungene städtebauliche Integration einer Straße im Idealfall ungeahnte Chancen eröffne. Für die Straßenbauer äußern sich diese Vorteile in besserer Durchsetzbarkeit der Planung und einem schnelleren Verfahren bei geringeren Kosten und weniger Folgekonflikten. Die städtebauliche Integration von Autobahnen im Stadtkörper wird als integrierte interdisziplinäre Aufgabe von wesentlicher Bedeutung erkannt.

Die Planungsaufgabe ist keine Marginalie. Mit dem aktuellen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen soll bis 2015 der Bau von fast 4.000 Kilometer neuen Bundesfernstraßen und von ca. 700 Ortsumfahrungsprojekten planerisch in Angriff genommen werden. Zentrengerichtete Radialen und tangentielle Autobahnen sollen auch in Agglomerationsräumen aus- oder neu gebaut werden. Autobahnen im Stadtkörper werden von vier auf sechs Streifen erweitert. Die Schallschutzfrage lässt sich hier aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen nicht mehr nur mit den einfachen Antworten ‚Wand oder Einhausung‘ lösen.

Die Städte formulieren Bedarf nach guten Integrationslösungen für die Hochleistungstraßen in ihrem Stadtkörper. Sie wollen die Wahrnehmung von ihrer Stadt, das Image in der Annäherung an die Stadt oder in der Vorbeifahrt verbessern. Im wirtschaftlichen Konkurrenzkampf verspricht man sich von Gewerbegebieten entlang von Autobahnen, die sich nach dorthin öffnen, die von dort aus in einer ansprechenden Form wahrgenommen werden können, verbesserte Chancen im Kampf um Firmen und Arbeitsplätze.



## Stadttor, Düsseldorf

Überbauung des Tunnelmundes der Rheinuferstraße, Düsseldorf 1997

Architekt. Wettbewerb/Entwurfsplanung/Genehmigungsplanung: Overdiek, Petzinka und Partner. Ausführung und Realisierung: Petzinka, Pink und Partner

Die vierspurige Rheinuferstraße ist im knapp zwei Kilometer langen Tunnel verschwunden und Düsseldorf rückt ans Wasser. Auf dem südlichen Tunnelmund, der Einfahrt in die Innenstadt, steht das „Stadttor“, ein Hochhaus als neues Entree in die Mitte der Stadt.

Die beiden Büroriegel ruhen auf den Seitenwänden des Straßentunnels. Je nachdem, an welcher Stelle im Stadtteil



Bei der Planung neuer Bundesfernstraßen ergeben sich in der Planungsphase der Linienfindung in der räumlichen Abstimmung zwischen dem Schutz der freien Landschaft und dem der bebauten Umwelt zunehmend städtebaulich spannende Integrationslösungen am Rande oder im Stadtkörper. Dem städtebaulichen Fachbeitrag wächst hier bei ortsnahen Projekten eine besondere Bedeutung zu. Der Anbau, die Über- oder Unterbauung der Straße, die Führung von Straßen durch Gebäude, aber auch der Blick vom Fahrzeug auf die Straße, der Blick vom Fahrzeug in die Stadtlandschaft bei schneller Fahrt und der Blick aus der umgebenden Stadt auf das Trassenband in den diversen Planlagen verlangen gestalterisch neue Antworten im Vergleich zur Fußgängerstadt. Die Begleitausstellung zur Tagung verdeutlicht an einer Reihe von Projektbeispielen die Entwurfskreativität, die freigesetzt wird, wenn die Aufgabe der 'Integration von Straßen in die Stadt der Geschwindigkeit' als Herausforderung angenommen wird.

Unsere an der europäischen Kernstadt orientierte Stadtvorstellung wird durch die dynamische Wahrnehmung von Stadtlandschaften ersetzt, die durch die Auflösung des Stadt-Land-Gegensatzes gekennzeichnet ist. Bewegung wird zum Alltagsphänomen, man begreift die Welt aus der Bewegung. Der aktuelle urbane Modernisierungsschub ist kein Zufall, kein Versehen oder dergleichen, sondern eine weitere Stufe der Moderne. Wir erleben die Entwicklung eines wesentlichen Teils einer irreversiblen Modernität, die bis heute in städtebaulicher und architektonischer Hinsicht verdrängt wird.

Im Straßenbau verfügen wir auf allen Ebenen der Planung nicht nur bei den Umweltplanern über ein hoch entwickeltes planerisches Instrumentarium zum Schutz von Natur und Umwelt und zur Integration von Bundesfernstraßen in die Landschaft, sondern auch ein Gestaltbewusstsein etwa bei den trassierenden Ingenieuren. Jaquelin Parish hebt die Fähigkeit der Landschaftsplanung zu einer eigenen „Ästhetik der Geschwindigkeit“ hervor.

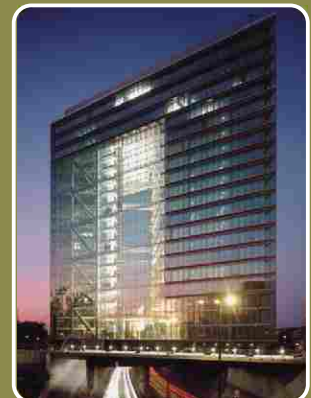
Für die städtebauliche Integration fehlen uns noch geeignete

Verfahren und ein Bewußtsein guter städtebaulicher Lösungen. Daher bemerkt Mathis Güller zu Recht: „Großflächige Planungen sollten deshalb von Beginn an von Teams angegangen werden, in denen Städtebauer, Verkehrsplaner und Ingenieure zusammen die Möglichkeiten ausloten. Von den Städtebauern erfordert dies, dass sie sich dieser Frage annehmen und sich der veränderten Rolle des Städtebaus bewusst werden. Er steht nicht mehr am Ende eines Planungsprozesses, sondern tritt als Mediator zwischen verschiedenen Disziplinen auf“. Die Immobilienwirtschaft muss zeigen, ob und welche Lösungen ihren Markt finden werden.

Die Tagung machte deutlich, dass neue Lösungen heute im Wesentlichen von Personen und Planungskulturen einzelner Städte und Ämter abhängig sind. Die vorhandenen Gestaltungsspielräume können nur dann genutzt werden, wenn Planungsprozesse frühzeitig und mit fachlichem und politischem Willen aufeinander abgestimmt werden. Da der institutionelle Rahmen der Verkehrs- und der Stadtplanung in Bezug auf Planungssprachen, Planungshorizonte und Finanzierungsstrukturen zunächst einmal nicht so einfach kompatibel ist, gelingt dies jedoch nur in Ausnahmefällen. Eine Auseinandersetzung darüber, was unter städtebaulicher Integration verstanden wird, welche Implikationen sich ergeben, und wie sich diese im Idealfall auf innovative Planungsprozesse auswirken, fehlt.

Um die neue Form einer Art ‚Stadt der Geschwindigkeit‘ als bauliche und soziale Einheit gestalten zu können, müssen innovative Planungsprozesse und eine Bandbreite guter Lösungsansätze entwickelt werden. Die lebhafteste Diskussion hat gezeigt, dass sich die stadträumliche Integration von Hochleistungsstraßen zu einer eigenständigen, integralen Planungsaufgabe entwickelt. Die Tagung hat erste Impulse auf dem Weg zu einer interdisziplinären Gestaltung der ‚Stadt der Geschwindigkeit‘ geliefert. Die eigentliche Planungsarbeit wird dabei im Hinblick auf Verfahren, Inhalte und Instrumente und unter den gegebenen rechtlichen und administrativen Rahmenbedingungen auf den konkreten Fall zugeschnittene Handarbeit sein.

Unterhalb der Betrachter gerade steht, wirkt das Stadttor auf ihn schlank und dann auch wieder - trotz der achtzig Meter Höhe - sehr breit. Der schönste und imposanteste Weg zum Gebäude bleibt Spaziergängern vorbehalten, die die sanft ansteigende Verlängerung der Rheinuferpromenade hinauf über die Stahlbrücke zum Neubau gelangen. Die Erdgeschosssebene ist öffentlich zugänglich. Zwischen den seitlichen Bürotürmen "schwebt" die Eingangsebene, eine ovale Plattform. Das "Spiegelei", so taufen die Planer diesen Bereich, ist stützenfrei abgehängt und dient als zentraler Verteiler. Aufzüge sausen in der Lichtdurchfluteten Halle auf und ab.



Bilder: Thomas Riele



# Literatur

## 1932 - 2005

Wright, Frank Lloyd | 1932 | *Disappearing City*. New York

Geddes, Normal Bel | 1940 | *Magic Motorways*. New York: Random House

Göderitz, Johannes | 1957 | *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt*. Thübingen: Wasmuth

Reichow, Hans Bernhard | 1959 | *Die autogerechte Stadt: Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*. Ravensburg: Maier

Jellicoe, Geoffrey A. | 1961 | *Motopia: A Study in the Evolution of Urban Landscape*. New York: Praeger

Buchanan, Colin u.a. | 1963 | *Traffic in Towns*. London: Penguin

Rusha, Ed | 1963 | *26 Gasoline Stations*.

Mumford, Lewis | 1964 | *The Highway and the City*. New York: Mentor Books

Lynch, Kevin. | 1964 | *The View from the Road*. Cambridge: MIT. 1966

Kubin, Jochen | 1970 | *Autobahn und Umland - ein Beitrag zu dem Problem der verkehrsstrukturellen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Autobahnen*. Bonn: Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenbau

Banham, Reyner | 1971 | *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies*. Berkeley: University of California Press. 2001

Venturi, Robert. | 1972 | *Learning from Las Vegas*. Cambridge: MIT Press. 1977

Brodsky, David | 1981 | *L.A. Freeway. An Appreciative Essay*. Berkeley: University of California Press

Cortazar, Julio. Dunlop, Carol | 1983 | *Die Autonauten auf der Kosmobahn*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp. 1996

Aicher, Otl | 1984 | *Kritik am Auto. Schwierige Verteidigung des Autos gegen seine Anbeter. Eine Analyse*. Berlin: Ernst & Sohn. 1996

Horowitz, Richard | 1985 | *The Strip: an American Place*. Lincoln: University of Nebraska Press

Patton, Philip | 1986 | *Open Road: A Celebration of the American Highway*. New York: Simon and Schuster

Baudrillard, Jean | 1986 | *Amerika*. München: Matthes & Seitz. 1995

Koolhaas, Rem | 1990 | *Tempo 160. Transkription eines Diavortrags zur 'Plankton City'*. || *Archithese* Heft 1/90

Garreau, Joel | 1991 | *Edge City. Life on a new frontier*. New York: Anchor Books. 1992

Rowe, Peter | 1991 | *Making a Middle Landscape*. Cambridge, Mass.: MIT Press. 1992

Sudjic, Deyan | 1992 | *The 100 Mile City*. San Diego: Harcourt Brace & Company

Archithese. Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur | 1994 | *Autobahn und Stadt*. Heft 3/94. Heiden

Berger, Roland | 1994 | *Die Zukunft des Autos hat erst begonnen*. München: Piper

Jackson, John Brinckerhoff | 1994 | *A Sense of time. A Sense of place*. New Haven: Yale University

Parr, Martin | 1994 | *From A to B Tales of modern motoring*. BBC Books

Einsele, Martin | 1995 | *Aufschwung am Highway* || *Der Architekt*. 11.95 Ernst & Sohn

Westfälischer Kunstverein (Hrsg.) | 1995 | *Die verstädterte Landschaft*. Münster: Aries

Polster, Bernd | 1996 | *Super oder Normal. Geschichte eines modernen Mythos*. Köln: Du Mont

Bruinsma, F. | 1996 | *Infrastructure and urban development: the case of the Amsterdam orbital motorway*. In: Batten, D. (Hrsg.) *Infrastructure and the complexity of economic development*. Berlin: Springer



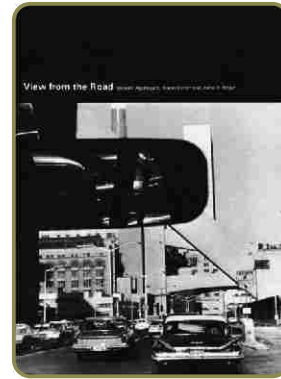
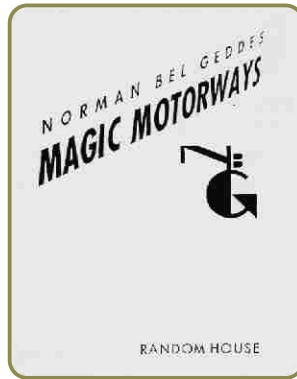
### Lärmschutzbalkone. Gattikon, Schweiz

Wintergärten als nachträgliche Lärmschutz-Sanierung, 2000

Architekt: Gachnang und Gut Architekten EHTZ/SIA

Bauherr: Tiefbauamt des Kanton Zürich

In den 60er Jahren wurden sieben Wohnhäuser entlang der sich im Bau befindlichen Autobahn erstellt. Durch die massive Zunahme des Verkehrs auf 20.000 Fahrzeuge und durch neue Gesetzgebungen wurde der Staat als Betreiber der Autobahnen zur Einhaltung von Lärmschutzgrenzwerten gezwungen. Da sich in der Schweiz die Grenzwerte auf geöffnete Fenster beziehen, mußte der Lärm schon im Außenbereich reduziert werden. Üblicherweise wären zwei Lärmschutzwände von 6m Höhe nötig geworden. Diese Wände



Bernick, M. Cervero, R. | 1997 | *Transit Villages in the 21st Century*. New York: McGraw-Hill.

Sieverts, Thomas | 1997 | *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Braunschweig: Vieweg. 1998

De Long, David G. (Hrsg.) | 1998 | *Frank Lloyd Wright. Die lebendige Stadt*. Weil am Rhein: Vitra Design Museum

Price, Cedric | 1998 | *Die Freude am Unbekannten* || Prigge, Walter | 1998 | *Peripherie ist überall*

Quaderns 218 | 1998 | *Rethinking Mobility*. Barcelona: Col.legi d'Arquitectes de Catalunya

Baccini, P., Oswald, F. (Hrsg.) | 1998 | *Netzstadt: Transdisziplinäre Methoden zum Umbau urbaner Systeme*. Vdf. Zürich.

MVRDV | 1998 | *FARMAX: Excursions on density*. Rotterdam: 010 Publishers

Museum für Gestaltung Zürich | 1999 | *Die Schweizer Autobahn*. Edition Museum für Gestaltung, Zürich

Vitra Design Museum | 1999 | *Automobility. Was uns bewegt*. Hermann Daniel

Arch+. Zeitschrift für Architektur und Städtebau | 1999 | *Den Tiger reiten. Projekte und Konzepte zur Automobilität*. Heft 147/ 99. Aachen: Arch+ Verlag

Kaliski, John | 1999 | *Die Stadt der Automobilität. Ein Vergleich zwischen Europa und den USA*. || Arch+. Heft 147/99

Bell, Jonathan | 2000 | *Cararchitecture*. Berlin: Birkhäuser

Jacobs, Marc | 2000 | *Multinodal Urban Structures*. Delft University Press

Lerup, Lars | 2000 | *After the City*. Cambridge London: MIT

Sander, Henrik | 2000 | *Urban Terminal* || Convenience Shop

2/2000 Neuwied: Verlag Neuwied

Campi, Mario. Bucher, Franz. Zardini, Mirko | 2001 | *Annähernd perfekte Peripherie. Glattalstadt/ Greater Zurich Area*. Berlin: Birkhäuser

Tarr, Patsy. Miller, J. Abbot (Hrsg.) | 2001 | *Inside Cars*. 2wice. Volume 5 Br. 2. Princeton: Princeton Architectural Press

Koch, Michael. Sander, Henrik. Wachten, Kunibert | 2001 | *Stadttraum B1 - Visionen für eine Metropole*. Wuppertal

Mecanoo | 2002 | *Holland Avenue, Design Road Atlas*. Ministry of Transport, Public Works and Water Management

Lau, Peter | 2002 | *Fahren um zu fahren. Wenn Hollywood auf die Straße geht, entsteht ein klassisches Genre: Road Movies*. || Brandeins, Heft 2/02

Tec 21 | 2003 | *Stadtplanungskultur. Verkehr und Stadt zusammen planen*. Heft 42/2003. SEATU-SA Zürich

ARE, Güller Güller | 2003 | *Räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastruktur Methodologische Vorstudie*.

Haus der Architektur Graz | 2003 | *100% Stadt Der Abschied von Nicht-Städtischen*. HDA Graz

Houben, Francine | 2003 | *Mobility: A Room With A View*. NAI Publisher

Institut Pour La Ville En Mouvement | 2003 | *Bouge L'Architecture! Cities and Mobilities*. Actar, Barcelona

Topos | 2004 | *Vakre veger. Straßenbau und Landschaftsarchitektur in Norwegen*. Callwey München

Tomato Architects | 2005 | *Paris: La Ville du Périphérique*. Le Moniteur

hätten aber 6-8 Mio. Franken gekostet. Eine Lösung mit zwei je 3m hohen Wänden und einer Lösung an den Gebäuden war mit geschätzten Kosten von 3-4 Mio. Franken günstiger. Vor die renovierungsbedürftigen Mehrfamilienhäuser wurden selbsttragende Balkongerüste gestellt, die zur Aufnahme der seitlich angebrachten schallreduzierenden Lufteinlaßlamellen und des frontseitigen Glasschildes dienen. Durch diese Vorbauten bekamen die eher belanglosen Blöcke aus den 60er Jahren ein ganz neues Erscheinungsbild. Gleich von Anfang an wollten die Architekten zusammen mit dem Schallproblem auch die Wohnqualität der zu kleinen Wohnungen verbessern. Wenn man heute an diesen Häusern entlangläuft, sieht man, wie vielfältig die unbeheizten Außenräume genutzt werden. Das Bistrotischchen fürs abendliche Bier steht neben dem Jöggelkasten. Je nach Jahreszeit verändert sich der Gebrauch der Übergangszonen von Außen nach Innen.



Bilder: Gachnang Architekten

# English summary

The spatial structure of the Ruhr-Area is characterized by its highway network. An agglomeration of 5,3 million in-habitants spreads over 4400 km<sup>2</sup>. Its highway network is about 250 miles long and one of the densest in Europe, cutting through city centers, running along peripheries, creating a 50 mile long diverse urban structure.

The recent discussion on the urban integration of these highways started in 2001 with an experiment and the provocative question: May the B1 can become something like the Champs Elysées of the Ruhr-Area? The autumn academy 'City Scape B1' came up with various urban design visions that had but little in common with the traditional appearance of the Champs Elysées, still answered the question in a positive way. On the background of the modern structural change the historic significance and the symbolic strength of the so called *Ruhrschnellweg* can be translated into modern urban qualities of a metropolis of 5 million. The autumn academy developed urban design schemes that demonstrate how the structural change of the Ruhr-Area can become a driving force for its urban development.

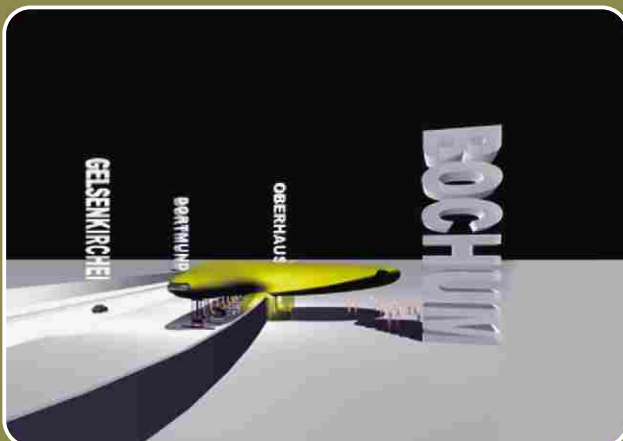
The 2003 Rotterdam architecture biennale '1ab' where the Ruhr-Area took part with a contribution on the A42 presented a world wide comparison of regions like L.A., the Ruhr-Area, Mexico City and Beijing and the different characteristics of their urban highways. At the biennale at the latest, the topic of urban integration of highways showed having left the experimental phase, being on its way becoming a world wide phenomenon of urban development.

Designing urban visions does also demand looking out for new ways in organizing planning processes and practical realizations. The conference 'City of Speed' tried to find answers to these questions. Especially the participation of Strassen.NRW, state enterprise for road construction and maintenance, was an important element for the interdisci-

plinary debate on what the different disciplines -urban and traffic planning- do understand by 'urban integration'. The international exchange of experiences including speakers from Austria and Switzerland expanded the horizon of understanding.

The conference made clear that today new solutions in regard to the urban integration of highways mainly depend on the planning cultures of cities and the individuals in charge. The available scope can only be utilized, if planning processes are coordinated with professional and political will at a very early stage of the process. As the institutional frameworks of urban and traffic planning are not compatible in terms of 'language', time tables and financing structures, the co-ordination is rarely successful. A debate on what is meant by 'urban integration', which implications do arise from this and how planning processes are effected by this are still missing.

To be able to design a new kind of 'City of Speed' as a spatial and social unity, innovative planning procedures and design schemes need to be developed. The lively discussion showed that the urban integration of highways has turned into an independent task of planning. The conference was a first impulse on the way to an inter-disciplinary process. The real work regarding procedures, content and instruments and considering the existing legal and administrative framework will have to be individual handwork, specially cut and knit for the specific situation.



## Urban Terminal.

Die Tankstelle als Schnittstelle mobiler und lokaler Nachfrage.

Entwurf: Adeline Seidel, Nele Vogelsang; BU Wuppertal 2002. Entwurfsprojekt für die Ausstellung 'RheinRuhrCity - Die unentdeckte Metropole'.

In der RheinRuhrCity ist das Autobahnnetz ein eigenständiger Ort, Verheißung und Nicht-Ort zugleich. Die physische Struktur ist klar definiert. Schallschutzwände und Waldstreifen geben ihr den Charakter einer Parallelwelt, die visuell völlig eigenständig existiert. Aber Löcher in der Schallschutzwand und Brücken eröffnen Blickwelten, Parkplätze und Tankstellen bilden Zwischenwelten, die das Autobahnnetz und den sie umgebenden Raum verbinden. An diesen dynamischen Punkten können Stadt und Geschwindigkeit auf kleinstem

## Weitere Sehenswürdigkeiten

### Schlangenbader Straße

Wohnüberbauung; Ort: A104, Berlin Steglitz; Architekt: Gerhard Heinrichs, Gerhard und Klaus Krebs; Bauherr: DEGEWO; Baujahr: 1976-1982

### Laubenganghaus Berlin

Wohngebäude; Ort: A100, Berlin Charlottenburg; Architekt: Jürgen Sawade; Baujahr: 1996

### Nuthestraße, Potsdam

Wohngebäude; Ort: Potsdam; Architekt: Hinrich Baller; Bauherr: Gewoba; Baujahr: 2003

### ING Bank

Bürogebäude; Ort: A10, Amsterdam; Architekt: Meyer en van Schoten; Bauherr: ING; Baujahr: 2003

### Altendorf Schweiz

Deckel mit Wohnbebauung; Ort: A3, Altendorf Zürichsee; Bauherr: Gemeinde Altendorf, SUVA Unfallversicherung; Baujahr: 2002

### Petuelunnel und Petuelpark.

Deckel mit Park; Ort: Petuelring, München; Architekt: diverse; Bauherr: Landeshauptstadt München, Baureferat; Baujahr: 2004

### Service Station

Autobahnraststätte; Ort: Hellebecq, Belgien; Architekt: Samyn and Partners; Bauherr: TotalFinaElf; Baujahr: 1999

### Kunsttankstelle

Atelier auf einer Tankstelle; Ort: Zürich; Architekt: Stefan Camenzind, Michael Grafenstein, Suzanne Zenker; Bauherr: IWG Distribution; Baujahr: 2000

### West Side

Shopping Center; Ort: Bern, Schweiz; Architekt: Daniel Liebeskind; Bauherr: Neue Brünnen AG; Baujahr: in Planung

### Malietoren

Büroüberbauung; Ort: Utrechtsebaan, Den Haag; Architekt: Benthem&Crowel; Bauherr: Multi Vastegoed; Baujahr: 1996

### Paris, La Defense

Überbauung u.a. der RN13; Ort: Paris, Frankreich; Architekt: diverse; Bauherr: diverse; Baujahr: in permanenter Entwicklung

### Rheinufer Düsseldorf

Deckelung der B1; Ort: Rheinufer Düsseldorf; Architekt: Fritschi-Stahl-Baum; Baujahr: 1991-1996

### Dückerweg

Gewerbegebiet; Ort: A40, Bochum; Architekt: diverse; Bauherr: Diverse; Baujahr: in permanenter Entwicklung

### Wohnbebauung Seesener Strasse

Wohnhaus; Ort: A100, Berlin Wilmersdorf; Architekt: Hans Kollhoff; Baujahr: 1994

### Flughafen Fuhlsbüttel

Autobahnzubringer; Ort: Hamburg Fuhlsbüttel; Architekt: nps und Partner, Jux und Partner; Bauherr: Tiefbauamt der Stadt Hamburg; Baujahr: 2002

### Haus in der Schallschutzwand

Ort: A46, Wuppertal; Architekt: keine Angaben; Bauherr: keine Angaben; Baujahr: keine Angaben

Raum in einen Dialog treten und Elemente eines regionalen Städtebaus erzeugen. Der ‚urban terminal‘ nimmt diesen Dialog auf: die Tankstelle schwebt als elliptisches Terminal über der Schallschutzwand. Er verbindet mobile und lokale Nachfrage, Stadt und Geschwindigkeit in einem eigenständigen Gebäude. Die Verbindung von Tanken und

Shopping erzeugt eine Schnittstelle in den Bewegungsmustern der Rhein Ruhr City. Auf der Grenze zwischen Stadt und Geschwindigkeit entsteht eine neue urbane Struktur.

Bilder: Adeline Seidel, Nele Vogelsang

