

Zeitschrift: Trans : Publikationsreihe des Fachvereins der Studierenden am Departement Architektur der ETH Zürich

Herausgeber: Departement Architektur der ETH Zürich

Band: - (2002)

Heft: 9

Artikel: Die erfahrbare Stadt

Autor: Cisek, Dewi / Meissner, Stefan

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-919242>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die erfahrbare Stadt

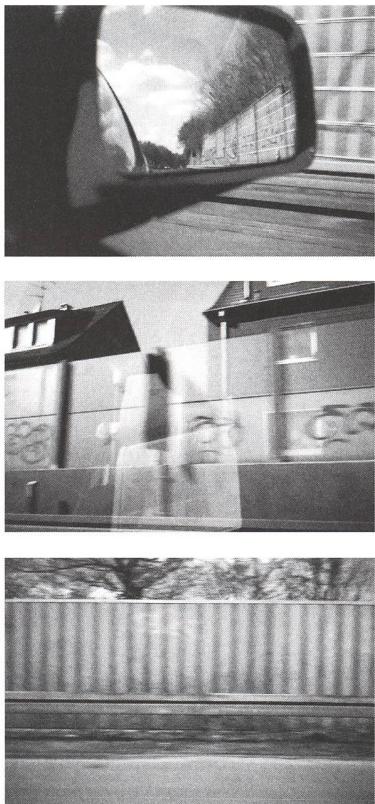
Dewi Cisek
Stefan Meißner

Abfahrt Dückerweg. Dieter setzt den Blinker. Im ‚Stop-and-Go‘ des Feierabendverkehrs schiebt sich die zähe Masse von Autos langsam vorwärts. Dieter hat sich zum Abendessen im ‚Burger King‘ verabredet. Und danach, mal sehen. Vielleicht wird er noch auf ein Bier zum Bochumer Bermudadreieck raus fahren, über die B1. Ist ja alles nicht weit auseinander im Ruhrpott. Seit drei Jahren arbeitet Dieter nun schon bei Krupp in Essen, aber wegziehen aus Dortmund würde er nicht. Da nimmt er lieber den täglichen Stau in Kauf. Dieters Fußballclub ist die Borussia.

Die Bundesstraße B1 ist die ‚Brötchenautobahn‘ des Ruhrgebiets. Kaum ein Ruhrstädter, der nicht tagtäglich über den Ruhr-Schleich-Weg, und sei es nur zum Brötchen holen, fährt. Die B1 verbindet auf einer Länge von 70 Kilometern die Städte Duisburg, Essen, Mühlheim, Gelsenkirchen, Bochum und Dortmund. Sie ist das mobile Band, das die diffuse Agglomeration aus dichter Stadt und weiter Peripherie zu einer zusammenhängenden Stadtlandschaft eint. Oder sollte man sagen zu einer Metropole? Zur Ruhrstadt? Dies ist die politisch umstrittene und neuerdings auch in den deutschen Medien ausgiebig diskutierte Frage. Bleibt der Pott eine gezwungene Konföderation autonomer Einheiten oder kann er sich mit vereinten Kräften zu ‚Deutschlands größter Stadt‘ mit immerhin fünf Millionen Einwohnern mausern? Die Städte scheinen zu erkennen, daß der Pott durchaus das Zeug zur ‚Global City‘ hat – wenn denn nur alle gemeinsam röhren.

Dieser Beitrag möchte einen Blick auf eine etwas andere Stadt werfen, sie mit den Augen des Autofahrers sehen und einen Straßenraum, die B1, als Integrations- und Identifikationsort vorschlagen.

Schon die ersten befestigten Siedlungen, darunter die Keimzellen für die späteren Städte Essen, Bochum und Dortmund wurden im 8. Jahrhundert n. Chr. entlang einer ‚Straße‘, dem Hellweg, ausgerichtet, der damals wichtigsten Handelsroute zwischen dem Norden der iberischen Halbinsel und dem Baltikum. Bereits in seiner frühesten Geschichte definierte sich die spätere wohlhabende Hanse-Gegend also mittels ihrer Informations- und Handelsader. Das heute weltläufig verbreitete Bild des Ruhrgebiets ist von seiner jüngeren Geschichte gezeichnet, der Industrialisierung und dem noch andauernden Strukturwandel. Bergbau und Schwerindustrie haben die zuvor eher ländlich geprägte Region seit Mitte des 19. Jahrhunderts grundlegend verändert. Werkskolonien und neue Zentren entstanden in unmittelbarer Nähe zu den Zechen und Fabriken. Die damit verbundene Bevölkerungszuwanderung ging einher mit einem enormen Flächenwachstum der Städte. Heute lassen ihre ineinander fließenden Ränder die sechs großen Ruhrstädte zu einer ganz neuartigen Typologie metropolitanoen Raumes verschmelzen. Sie formen eine Stadtlandschaft aus gleichberechtigt gewachsenen Stadtzentren. Dies unterscheidet sie von anderen Metropolen,



die sich in den letzten Jahrzehnten alle nach ähnlichem Muster entwickelt haben. Um den historischen Stadtkern herum wurden neue Subzentren aus dem Boden gestampft, die Joel Garreau als ‚Edge Cities‘ bezeichnet.¹ Es entstanden eng verknüpfte Pole, die sich auf wirtschaftlicher, kultureller und logistischer Ebene austauschen. Die Ruhrstädte hingegen begreifen sich erst seit kurzem, bedingt durch ihre außerordentliche Dichte und die enge Vernetzung durch die B1, als ein gemeinsamer Stadtraum. Die Städte haben die gleiche Geschichte und bilden daher einen hierarchiellen Verbund. Die polyzentrische Struktur des Ruhrgebiets lässt sich auch in der Organisation des Verkehrsnetzes ablesen. Während die klassische Metropole ausgehend vom Kern radial erschlossen ist, wird im Ruhrgebiet die lineare Verbindung der B1 durch Transitaubahnen zu einer Rasterstruktur ergänzt. Die graphische Aufschlüsselung der Region ergibt eine ungewöhnliche Verdichtung dieses Rasters entlang der B1. Die vielen Anlagerungen und Überschneidungen zeigen, wie stark die B1 in die Region eingeflochten ist. Der Transfer zwischen den Orten läuft nicht über herkömmliche innerstädtische Verkehrswägen, wie zum Beispiel Stadtstraßen oder die Untergrundbahn, sondern über die ‚Autobahn‘.² Der seit den sechziger Jahren andauernde Strukturwandel hat die Bedeutung des Automobils zusätzlich gestärkt. Die frühere Einheit von Arbeiten und Wohnen in Form der typischen Werkssiedlungen wurde durch den Wegbruch der traditionellen Industriezweige aufgelöst, der Fußweg zu Zeche oder Fabrik wurde durch die Fahrt ins Büro ersetzt. Doch auch die Erholungsorte haben sich nach amerikanischem Vorbild verlagert. Ein sonntäglicher Familienausflug führt heute in das „Centro Oberhausen“. Es ist über die Autobahn zu erreichen, die Parkgarage ist kostenlos. Geschlossene Läden halten die breite Masse nicht davon ab, durch die Shopping-Arkaden zu flanieren und sich zum Mittagessen in der „Cola-Oase“ niederzulassen. Auch für nächtliche Ausschwärmer ist das Pendeln über die B1 keine Besonderheit. Der Abend kann von einer Trinkhalle in Dortmund zu einem Nachtclub in Bochum führen und schließlich am Dückerweg, einer durch Fast-Food-Restaurants und Autozubehörgeschäfte erweiterten Tankstelle enden. Die neuen Räume sozialer Beziehungen liegen im Unterwegs. Auf der Autobahn.³

Warum sollte also nicht (wieder) eine Straße, die B1, Impulsgeber für die Entwicklung der Region sein. Als stark befahrene Schnellstraße, die täglich ein Drittel mehr Verkehr abwickelt als durchschnittliche Autobahnen, könnte sie als ideales Medium der Ruhrstadtlandschaft agieren, welches lokal, regional und auch weltweit den besonderen Charakter und die Qualitäten dieser Metropole vermittelt.

Mit der politischen Annäherung der Ruhrstädte muß sich auch die B1 als ihr Vermittlungsapparat verändern. Sie muß das Netzwerk des Ruhrgebiets stärker ziehen. Denn je dichter das integrative Verbindungsnetz der Region ist, desto irreversibler können sich die Städte auf eine Kausalitätsverwandtschaft einlassen. Und je mehr die Städte zum Autarkieverlust bereit sind und sich in Abhängigkeit von ihrem Verteiler B1 begeben, desto nachhaltiger können sie ihre individuelle Ausprägung entfalten. Die bloße räumliche Transportfunktion der Straße zwischen den wichtigen Raster-Koordinaten gestaltet also durchaus die gesellschaftliche Struktur des Ruhrgebiets mit.⁴ Natürlich darf die Schlußfolgerung nicht lauten, dem Ruhrgebiet zu mehr Einigkeit zu ver-

¹ „I have come to call these new urban centers Edge Cities. Cities, because they contain all the functions a city ever has, albeit in a spread-out form that few have come to recognize for what it is. Edge, because they are a vigorous world of pioneers and immigrants, rising far from the old downtowns, where little save villages or farmland lay only thirty years before.“ Joel Garreau, *Edge Cities*, Random House, New York, 1991, S. 4

² Joel Garreau, *Edge Cities*, Random House, New York, 1991

³ Otl Aicher, *Kritik am Auto*, München, Callwey Verlag, 1984

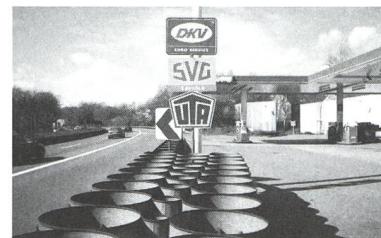
⁴ Arch+ 147, *Den Tiger reiten*, August 1999

helfen, indem man das Verkehrsaufkommen der B1 fördert. Vielmehr muß eine konsequente Zweiteilung etabliert werden. Durch urbane Strukturänderung hin zur raumzeitlichen Kopplung von Wohnraum und Arbeitsplatz, wie sie heute immer öfter gelingt, könnten langfristig in sich funktionierende verkehrsarme Mikroorganismen innerhalb des Makroorganismus Ruhrgebiet geschaffen werden. Die B1 als ganzheitliches Medium bedient folglich nur noch die regional und überregional nutzbaren Institutionen. Doch noch ist der Straßenraum B1 weit davon entfernt dem Ruhrgebiet eine repräsentative Adresse zu bieten. Fährt man heute über die B1 erlebt man nicht viel. Der Autofahrer bewegt sich wie in einem Tunnel zwischen Mauern, Erd- und Grünwällen - ein abgeschotterter Raum, der nur punktuell über Ab- und Ausfahrten mit seiner Umgebung verbunden, eine stinkende und lärmende Schneise, welche eher zerschneidet, denn verbindet. Um den neuen Aufgaben gerecht zu werden bedarf es einer grundlegenden Neugestaltung der Ränder. Was kann und muß also die B1 beim Aufstieg des Ruhrgebiets zu Weltmetropole leisten?

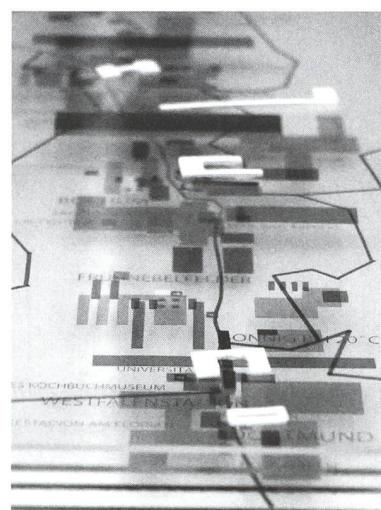
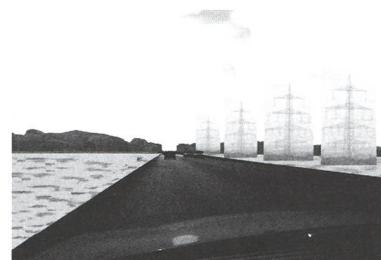
„Road-watching is a delight, and the highway is - or at least might be - a work of art. The view from the road can be a dramatic play of space and motion, of light and texture, all on a new scale. These long sequences could make our vast metropolitan areas comprehensible: the driver would see how the city is organized, what it symbolizes, how people use it, how it relates to him. To our way of thinking, the highway is the great neglected opportunity in city design.“⁵

Beim Schulterschluss der Ruhrstädte könnte die B1 das zugehörige Gruppenfoto liefern. Denn ist nicht eine Adresse mit dem zugehörigen Bild das, was eine Metropole ausmacht? Der gern bemühte Vergleich mit dem Champs-Elysée erscheint zynisch. Doch ganz gleich, ob dabei vermessener Größenwahn oder tatsächliches Potential mitschwingt, die Gunst der übermütigen Euphorie sollte auch in die Gestaltung der Stadtautobahn als einer der meist genutzten öffentlichen Räume investiert werden. Der Autofahrer sollte beim Durchfahren der „Hauptstraße“ des Ruhrgebiet zumindest einen bildhaften Eindruck gewinnen können. Der Straßenrand könnte mit solchen Architekturen belegt werden, denen eine Funktion für das gesamte Ruhrgebiet zukommt. Zum Beispiel ein Haus für eine bislang fehlende überregionale Zeitung, die dem Anspruch einer Ruhrmetropole gerecht wird, müsste prominent an der Straße erscheinen. Auch die Universitäten könnten ihren Beitrag leisten, um den Strukturwandel im Revier, der seit den sechziger Jahren von einer Bildungsrevolution begleitet wird, besser zu vermarkten. In Zeiten der Globalisierung hat der Rohstoff Wissen über den Rohstoff Kohle die Oberhand gewonnen. Doch die wenigsten wissen, daß das Ruhrgebiet Deutschlands dichteste Hochschullandschaft beherbergt. Gelänge es einen gemeinsamen Informationsapparat zu etablieren, wäre dieser ein weiterer selbstbewußter Baustein, Adresse B1. So könnten sich symbolträchtige dreidimensionale Artefakte an der B1 zeigen und den Autofahrer plakativ erreichen.

Typisch für die Bewohner des Ruhrgebiets ist ihre ausgeprägte Identifikation mit ihrem Heimatort, sei es über den Fußballclub oder über Herbert Grönemeyer. Deshalb sollten auch innerhalb einer Ruhrmetropole die Städte ihr Gesicht wahren und es zur Straße hin sichtbar machen. Repräsentative Stadteingänge könnten den Mobilitätsfluß B1 als Schaufenster nutzen und die unterschiedlichen Charaktere der Ruhrstädte nach außen tragen. Über die bildhafte



Tankstelle als Schnittstelle zwischen der B 1 und einem Wohngebiet in Bochum



„B1 - Medium einer Stadtlandschaft“ D. Cisek, U. Holzenkamp, A. Kubos, S. Meißner, N. Zinser im Rahmen der Herbstakademie „Stadttraum B1“

⁵ Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Myer, *The View from the Road*, Cambridge MIT Press, 1964, S. 3



Identität hinaus könnte über das Sichtbarmachen von geschichtlichen Zusammenhängen aber auch ein tieferes Bewußtsein für den Ort vermittelt werden. Karl der Große ließ ca. 800 v. Chr. auf dem Vorfahren der B1, dem Hellweg im Abstand eines Tagesmarsches befestigte Quartiere, sogenannte Königshöfe errichten. Solch längst verblaßte Fragmente der Geschichte könnten durch ihr Aufzeigen an der Straße wieder an die Oberfläche treten. Es gilt prozesshafte und historische Schichten im Sinne Corboz' aufzudecken. Die Straße würde zum edukativen Band, an dem sich Relikte junger wie alter Geschichte reihen.

„Would it be possible to use the highway as a means of education, a way of making the driver aware of the function, history, and human values of his world?“⁶

Heute erscheint das Ruhrgebiet als konturloser Brei. Es fehlen klare Orte und klare Grenzen. Auf der Suche nach Neuordnung muß die B1 im vielschichtigen Raster der Rhein-Ruhr-Region Koordinaten zuweisen. Neben punktuellen Eingriffen könnte eine weitere Ebene aus kontinuierlich wiederkehrenden Gestaltungselementen die Fahrt als einen geschlossenen Ablauf mit Anfang und Ende kennzeichnen. Zur Ausformulierung dieser Erlebnissequenz müssen maßgeschneiderte Begrifflichkeiten und Notationsformen gefunden werden. Ein entsprechender Katalog visueller und räumlicher Maßnahmen zur Aufwertung der Strecke muß erstellt und kategorisierenden Überbegriffen wie Freiraumgestaltung, Typografie und Struktur zugeordnet werden. Diese Maßnahmen können dann nach lokaler Analyse verortet werden. Wie bei jeder Inszenierungsaufgabe muß dabei das Tempo als Grundparameter festgelegt werden. Die Geschwindigkeit beim Fahren bestimmt die Wahrnehmung nicht nur in ihrer Kapazität, sondern tangiert auch das Verhältnis von Nah- und Fernwahrnehmung. Eine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h würde das Selbstverständnis der B1 als die „Ruhr-Stadtautobahn“ unterstreichen. Statt dem Autofahrer mit endlosen Baumreihen Scheuklappen aufzusetzen, muß ihm der gezielte Blick in die Landschaft zugestanden werden. Runter mit der Maske! Die narbige Oberfläche einer ausgedienten Industrielandschaft ist besser erträglich als die unendliche Grünkosmetik, die kaum Platz für freie Blicke lässt. Transparente Schallschutzwände erlauben den Anwohnern den skurrilen lärmgefilterten Blick auf einen fortwährenden Stop-and-Go-Fluß. Umgekehrt kann der Fahrer im Vorbeifahren die Stadt in ihrer Struktur und Symbolik begreifen.

Die einfachste Methode der Vermittlung ist der Einsatz typographischer Zeichen. Eine einheitliche Bezeichnung der Straße, die im Moment teilweise als Bundesstrasse B1 und teilweise als Autobahn A40 ausgeschildert ist, wäre ein Anfang. Unter dem Einsatz neuer Medien könnten sich Informationstafeln phantasievoller gestalten als bislang. Statt einer herkömmlichen Digitalanzeige zur Stauvorhersage wäre es möglich, das Verkehrsaufkommen via Echtzeitprojektion zu übermitteln. Der Autofahrer sähe auf der Leinwand die Straßensituation die 5 Kilometer vor ihm liegt. Das Informationsprogramm solcher Tafeln kann sich unmittelbar an die jeweilige Verkehrslage anpassen. Stausituationen würden in Zukunft durch Nachrichten und Kultursendungen überbrückt. Die Einführung telematischer Leitsysteme in den alltäglichen

⁶ Andre Corboz, *The Land as Palimpsest*, Diogenes 121, 1983



Straßenverkehr ist technisch bereits möglich und wohl nur noch eine Frage der Zeit. Das heißt, in Zukunft wird es eine unmittelbare Kommunikationsebene zwischen dem Automobil und dem Straßenraum geben, vorbei am Autofahrer. Dieser kann den entketteten Blick in die Landschaft schweifen lassen und sich auch interaktiv mit dem Außenraum auseinandersetzen. Damit würden dem von David Appleyard, Kevin Lynch und John R. Mayer schon 1964 begründeten Inszenierungsgedanken ganz neue Bedeutung zukommen. Um so mehr wird das Gestalten des Straßenraums als einen öffentlichen Raum in Zukunft in das Aufgabenspektrum des Architekten fallen.

Mit Hilfe einer strukturellen Umgestaltung der Ränder könnte sich der Mobilitätsfluß der B1 stärker in seine Umgebung integrieren. Beispielsweise die zahlreichen angrenzenden Shopping Center, die im Moment nur über die typischen Abfahrtsumwege zu erreichen sind, könnten ihre Präsenz an der Straße besser nutzen, wenn sie stärker in den Straßenraum eingebunden wären und durch zusätzliche Funktionen erweitert würden. Ein besonderer Gebäude-typ entlang der B1 sind die Tankstellen, die als merkwürdige Schnittstellen zwischen dem beschaulichen Lebensraum der Anwohner und dem Geschwindigkeitsstrom der B1 fungieren. Als vielseitige Servicezentren vereinen sie Tankstelle, Trinkhalle, Supermarkt und nächtliche Seelsorge unter einem Dach. Die Weiterentwicklung dieser „Urban Terminals“ käme also nicht nur dem Autofahrer zugute, sondern würde auch die angrenzende urbane Infrastruktur aufwerten. Entwürfen, die eine Verschmelzung von Fahrbahn und Gebäude zu einem multiplen Nutzungshybrid vorschlagen, böte sich hier ein idealer Standort.

Die Überlagerung behutsamer Maßnahmen und hauchdünnener Interventionen könnte die B1 zur Straße der kleinen Dinge machen. Sie soll sich nicht als zentraler Boulevard aufspielen, sondern als Medium sowohl Einheit als auch Vielfalt einer Ruhrstadtlandschaft vermitteln. Die B1 wird somit zum roten Leitfaden im polyphonen Stimmengewirr. Ihre neu erworbene Ordnung könnte ein Impuls zur Neustrukturierung nicht nur für die direkt angrenzende Stadt sein. Die Straße wird zum narrativen Strang, der die Gegenwart und die Geschichte des Ruhrgebiets erzählt. Die erfahrbare Stadt.

Dewi Cisek ist Studentin an der Universität Stuttgart
Stefan Meißner ist Student an der Universität Karlsruhe

Anmerkung

Die Städte Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Bochum und Dortmund, sowie die Städtebaulehrstühle der RWTH Aachen und der BUGH Wuppertal initiierten im November letzten Jahres den Ideenworkshop „Herbstakademie - Stadtraum B1“, an dem 120 Studenten aus ganz Europa teilnahmen. In zwei Wochen entstanden dabei 21 Entwürfe als Anstoß für zukünftige Diskussionen und Entwicklungen. Die Ergebnisse dieser Arbeiten sollen demnächst in einer Publikation veröffentlicht werden.
<http://www.herbstakademie.de>

Bildsequenzen von: „B1 - Medium einer Stadtlandschaft“, D. Cisek, U. Holzenkamp, A. Kubos, S. Meißner, N. Zinser im Rahmen der Herbstakademie „Stadtraum B1“