

**B1|A40
DIE SCHÖNHEIT DER GROSSEN STRASSE
EIN AUSSTELLUNGSPROJEKT IM STADTRAUM
DER A40 VON DUISBURG BIS DORTMUND
12.06.2010 – 08.08.2010**

**ATELIER VAN LIESHOUT
FINGER
INTERNATIONALE KURZFILMTAGE OBERHSN
JEANNE VAN HEESWIJK
RITA MCBRIDE
CHRISTIAN ODZUCK
ORANGE.EDGE
MARTIN PFEIFFLE
PETER PILLER
THOMAS RENTMEISTER
CHRISTOPH SCHÄFER
BORIS SIEVERTS
ANDREAS WEGNER
MICHAEL ZINGANEL
MICHAEL HIESLMAIR
LANDSCHAFTSPARK KREUZ KAISERBERG
LADENLOKAL GLOBALOKAL
AUTOKINO DÜCKERWEG
AUTOBAHNKIRCHE BOCHUM
ARPAD DOBRIBAN
TASOGARE WORLD
CONGRESS CONGRESS
VERDANT EFFECT**

**MAP MARKUS AMBACH PROJEKTE
IM AUFTRAG DER STADT BOCHUM
IN KOOPERATION MIT DER
KULTURHAUPTSTADT EUROPAS RUHR.2010**

B1 A40 - Eine Stadt entwirft sich selbst

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

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

Das Projekt befragt diese Zwischenräume und Raumgefüge auf ihre Strukturen und deren Bedingungen hin: Wie generieren sich Räume jenseits zielgerichteter Planungsinteressen und Nutzungszuordnungen? Welche Räume entstehen unter den Bedingungen weitgehender Unsichtbarkeit und relativer Selbstverantwortung ihrer Protagonisten? Wie wirkt sich das Fehlen politischer Aufmerksamkeit auf die Gestaltung von Räumen aus? Entwickeln sich andere Ökonomien unter diesen speziellen „klimatischen“ Bedingungen? Bieten selbst regulierte Räume auch übertragbare Lösungsvorschläge für die Planung und welche Vermittlungsleistungen sind hier notwendig?

Internationale Bedeutung

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

B1 | A40 untersucht diese Fragen im interdisziplinären Dialog mit Künstlern, Planern, Architekten, Wissenschaftlern und Anliegern direkt im Kontext des Stadtraums A 40. Die Ergebnisse dieser Arbeit manifestieren sich in einer Ausstellung zur Kulturhauptstadt Europas RUHR.2010 vom 12.06.2010 – 08.08.2010 mit umfangreichem Programmteil.

1 Konzept, 5 Orte: Ausstellungen in der Ausstellung

Die Ausstellung findet auf der A 40 von Duisburg bis Dortmund entlang einer Choreografie von 6 verschiedenen Spielorten statt. Sie verdichten sich zu „Ausstellungen in der Ausstellung“, die geschlossene Teilbereiche des Projektthemas abbilden

Orte	Themen
Autobahnkreuz Kaiserberg, Duisburg	„Neue Landschaften – Neue Strategien“
Rhein- Ruhr- Zentrum Mülheim	„Globallokal - Neue Ökonomien“
Zentrum Essen	„Neue Geschichte“
Dückerweg Bochum	„Roadmovie Ruhr – Die große Erzählung“
Dorstener Straße, Bochum	„Neue Pläne“
Stadtkrone Dortmund	„Neue Geschichte“

Die große Erzählung

Das Projekt „ B1 |A40 – die Schönheit der großen Straße“ zeigt die Autobahn als große Erzählung entlang von Themenschwerpunkten, die sich jeweils mit einem Spielort verknüpfen.

Neue Landschaften – Neue Strategien: ABK Kaiserberg, Duisburg

Durch das Verschmelzen der Ruhrstädte wird der Stadtraum A 40 unvermittelt von der Peripherie zum Zentrum, zum urbanen Boulevard der neuen Ruhrmetropole. Im unsichtbaren Umfeld des Autobahnkreuzes Kaiserberg, wo das Fehlen des politischen und ökonomischen Interesses einen nahezu rechtsfreien Raum entstehen ließ, sind längst ungeahnte neue Landschaften entstanden. Seine Anwohner haben gezeigt, daß dieser schwierige Raum neue Chancen bietet. B1 | A40 führt den Besucher zu diesen Orten und Menschen, zeigt ihren endlosen Einfallsreichtum im Umgang mit prekären Lebenssituationen und entwickelt mit ihnen Ideen für die neue, dezentrale „Metropole Ruhr“.

Globallokal – Neue Nähen: Rhein- Ruhr- Zentrum, Mülheim

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

Roadmovie Ruhr – Neue Erzählungen: Dückerweg Bochum

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

Neue Pläne: Entlang der großen Straße

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

Formate

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

Lokale Partner

Die Ausstellung wird in enger Zusammenarbeit mit Partnern und Anliegern vor Ort realisiert. Sie stellen nicht nur Flächen zur Verfügung oder realisieren mit den Künstlern Arbeiten in ihren Räumen, sondern sind oft Partner, deren eigene Entwürfe Teil der Ausstellung werden

Nachhaltigkeit

Das Projekt „B1 | A 40 Die Schönheit der großen Straße“ steht im Verbund mit 2 weiteren Projekten, die zusammen langfristig versuchen werden, den Stadtraum A 40 prägend zu verbessern. Unter dem Begriff „Mobilitätsband A 40“ entstehen momentan der „Regionale Masterplan A40|B1 (Scheuven und Wachten), das Gestalthandbuch A40|B1 (orange.edge/ Davids, Terfrüchte und Partner) und „B1 | A40 die Schönheit der großen Straße“ (MAP Markus Ambach Projekte). In einem speziellen Projektblock realisiert das Büro orange.edge gemeinsam mit Planern und Gestaltern erste Auszüge aus dem Programm des Gestalthandbuchs.

In diesem Verbund, der vom Planungsamt Bochum organisiert wird, hat das Ausstellungsprojekt die herausragende Aufgabe, langfristig und richtungsweisend über künstlerische Projekte nachhaltige Wirkungen auf den Planungsprozeß für diesen (und andere) Stadtraum zu setzen.

Dokumentation

In einer umfangreichen Dokumentation in Zusammenarbeit mit der Landesinitiative StadtBauKultur NRW entsteht ein Buch, das nicht nur die Ausstellung dokumentiert, sondern durch Recherchen und die Beteiligung verschiedener Fachautoren wie u.a. Brigitte Franzen zu einem auch in der Theorie bedeutenden Werk zum Stadtraum A 40 als beispielhaftem Ort im Umbruch zwischen Stadtlandschaft und Metropole wird. Damit gewinnt das Buch herausragende Bedeutung für den aktuellen Stadtentwicklungsdiskurs zwischen Kunst und Planung.

Ziele

Ziel der Ausstellung ist nicht nur die Sichtbarmachung des bisher nahezu unentdeckten Stadtraums entlang der A 40. Sie versucht zusammen mit den Menschen vor Ort nachhaltig ein neues Bild der eigenen Identität zu entwickeln, um langfristig ein neues Selbstbewußtsein für die Region zu etablieren, die lange nach dem Strukturwandel weiterhin einer unbestimmten Zukunft entgegen steuert. Entlang der sozialen und politischen Erfahrungen der Protagonisten dieses ungewöhnlichen, extrem schwierigen Stadtraums soll eine Diskussion über dezentrale Stadtstrukturen, Selbstorganisation in öffentlichen Räumen und die Wirkungsweisen politisch- kultureller Verhältnisse angestoßen werden, um den Diskurs über Stadtentwicklungsfragen nachhaltig zu verändern und in neue Richtungen zu lenken. Dabei ist von nachhaltiger Bedeutung, daß sich die Arbeit der Ausstellung im direkten Dialog mit der planerischen Entwicklung dieses Stadtraumes vollzieht und so erstmalig die Chance besteht, nicht nur theoretisch sondern ganz faktisch Einfluß auf diese Stadtgestaltungsprozesse zu nehmen.

INHALTLICHE VERTIEFUNG

Aussteigen und Nachfragen

Heute können einige Ansätze schon vertieft werden. Verkehrsräume wie der der A 40, die als Autobahn zu weiten Teilen direkt in das urbane Geflecht der Ruhrstädte einschneidet, produzieren in ihrem Umfeld mannigfaltig problematische Nachbarschaften. Dazu erzeugt der Transit bei den Nutzern der Verkehrskorridore wenig Identifikation mit dem Ort an sich, was ihn als urbanen Raum schnell verweisen läßt. Besiedeln tun ihn meist nur diejenigen, deren Wohnsituation eines Tages unvermittelt mit dem Bau der Autobahn konfrontiert wurde. Neben diesen Menschen, die sich in einer Art Selbstverteidigung mit diesem Raum arrangiert haben, beherbergt er gerade solche Nutzungen, die im normalen Gefüge der Stadt nicht vorgesehen sind. So entsteht im Windschatten einer rein auf den Verkehr fokussierten Planung ein Feld heterogener und teilweise schwierigster Nachbarschaften, das auch die Stadtplanung mancherorts vor unlösbare Probleme stellt und das ökonomische, öffentliche und politische Interesse gegen Null sinken lässt.

Das latente Desinteresse an diesen Räumen erzeugt mitten in der Stadt ein Vakuum an staatlicher Organisation und Präsenz, Perspektivität und koordiniertem Gestaltungswillen. Einen Raum also, in dem die Kontrolle teilweise so stark sinkt, dass nahezu rechtsfreie Zonen entstehen, die geduldet werden, um ihn zumindest unter minimaler Besiedlung (und damit unter sozialer Kontrolle) zu halten. Positiv gewendet könnte man solche Räume auch als Labor für selbstverantwortliches Handeln bezeichnen. Überraschenderweise werfen diese sehr unvollständig regulierten Räume nämlich nicht die blanke Anarchie aus, sondern eine charmante, oft eher bürgerlich geprägte Selbstregulierung heterogener Interessengruppen.

Ungeahnte Lösungsvorschläge

Unter diesen Bedingungen entwerfen sich also gerade auch konstruktive und ungeahnte Lösungsvorschläge: die sich selbst überlassenen Flächen beginnen, sich eigenständig zu organisieren und werfen neue Typologien wie soziokulturelle Biotope, ungeahnte Zwischenökonomien und extravagante Nachbarschaften aus. Prozesse autoproduktiver Selbstgenerierung ersetzen hier herkömmliche Ordnungsprinzipien und verdeutlichen die

Möglichkeiten eines kontrollierten Freisetzens von Räumen als produktivem Gestaltungsfaktor für urbane Räume.

Zum Beispiel: Ein soziokulturelles Biotop im Autobahnkreuz

Eine solche Landschaft findet sich exemplarisch im Umfeld des Autobahnkreuzes Kaiserberg. Hier choreografiert einer der größten Verkehrsknoten der Region einen Raum ungeahnter Komplexität. Die aufgeständerten Querverbindungen, die alle einzeln formuliert sind und dem Kreuz auch den Namen „Spagetti-Junction“ einbrachten, lassen verschiedene Teilräume entstehen, in denen sich Nutzungen angesiedelt haben, die ganz und gar nicht zum Bild der Autobahn passen: Zoo und Schrebergarten, Ponyhof und Fischzuchtfarm, Feuchtbiotop und Wagenburg, Landwirtschaft und Dorfidylle sammeln sich hier in nachbarschaftlicher Eintracht unter dem sonoren Lärm der Autobahn.

Vernakuläre Landschaften: John Brinckerhoff Jackson

Solche Landschaften entstehen aus lokalen Einflüssen und den kulturellen Prägungen ihrer Protagonisten. Sie können weder erdacht noch prognostiziert werden, sondern ergeben sich vielmehr. John Brinckerhoff Jackson nutzt für diese Landschaften den Begriff des Vernakulären: „Es sind Landschaften, deren Bewohner keine Monumente hinterlassen, sondern nur Zeichen des Aufgebens oder Erneuerns. Mobilität und Wandel sind die Schlüssel zur vernakulären Landschaft, aber eher unfreiwillig und widerstrebend. Sie sind nicht Ausdruck von Ruhelosigkeit und Suche nach Verbesserungen, sondern vielmehr von einer nicht enden wollenden, geduldigen Anpassung an die Umstände. Viel zu oft geht diese Anpassung auf willkürliche Entscheidungen der Mächtigen zurück. Aber ebenso spielen natürliche Bedingungen, Ignoranz, das blinde Vertrauen in lokale Konventionen und die Abwesenheit langfristiger Ziele eine Rolle: das Fehlen dessen also, was wir zukünftiges historisches Bewusstsein nennen würden.“(2)

Brinckerhoff Jackson zeigt auf, das in unserer Vorstellung negativ konnotierte Begriffe wie „Aufgeben“, „Anpassung“, „Ignoranz“, „Abwesenheit langfristiger Ziele“ oder das „Fehlen historischen Bewusstseins“ hier im positiven Sinne gewendet und zur Strategie werden können. Sie schaffen an diesen Orten eine Landschaft „ohne sichtbare Zeichen der politischen Geschichte“, eine „Landschaft ohne Gedächtnis“(1), die sich aus sich selbst heraus aktualisiert. Diese Umwertung zeigt Möglichkeiten im Umgang mit uns schwierig erscheinenden, latent offenen Situationen, mit Unstetigkeit, Unentschiedenheit und Unsicherheit, die sich im Kontext transitorischer Räume ständig aufwerfen und denen wir mit den falschen Begriffen begegnen.

Dem folgend könnten das Kreuz Kaiserberg und typologisch ähnliche Räume entlang der A40 als eine solche vernakuläre Landschaft beschrieben werden. Seine Bewohner, die einer steten Erosion ihrer Entwürfe durch die sie umgebenden Umstände ausgesetzt sind, zeichnen einen fluktuierenden Stadtraum auf, der sich durch seine starke Fragmentierung als *Objekt* einer übergeordneten Betrachtung und Planung stets entzieht, sich aber gleichzeitig als aktives *Subjekt* konstituiert, das autoproduktiv immer da Stadtraum generiert, wo schon Stadt und noch nicht Zentrum ist.

Es wird entlang der A40 in künstlerischen Projekten und planerischen Perspektiven darum gehen, diesen Raum zu erforschen, zu beschreiben und lesbar zu machen, um aus seinen originären Formen und Typologien zu lernen. Es wird darum gehen, die Besucher an die Orte zu führen, an denen sich parallel zur Metropole schon jetzt ein neuer, dezentraler Stadtraum generiert hat, der alle Potentiale für neue Denkmodelle und Zukunftsperspektiven enthält.

Markus Ambach