

Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Band: 41 (2002)
Heft: 4: Linien, Grenzen, Übergänge = Limites, lignes, passages

Artikel: Grenzraum : Gestaltungsraum B1 = Espace limite : espace des potentialités B1
Autor: Kohte, Maya / Bremer, Stefanie / Sander, Henrik
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-138933>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

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

Maya Kohte, Landschaftsarchitektin, Zürich,
Stefanie Bremer und
Henrik Sander, Dipl. Ing.
Stadt- und Regional-
planung, Dortmund

Grenzraum – Gestaltungsraum B1

Die ehemalige deutsche Bundesstrasse B1, heute als A40 zentrale West-Ost-Autobahn des Ruhrgebiets, ist Verbindung und Grenze zugleich. Ein internationaler Workshop in Gelsenkirchen suchte nach Gestaltungsmöglichkeiten im Spannungsverhältnis von Stadtlandschaft und Geschwindigkeit.



Das Ruhrgebiet ist eine paradoxe Stadtlandschaft innerer Grenzen. Ein Kommunalverband, zwei Landschaftsverbände, drei Regierungsbezirke, mehrere Zweckverbände, vier Kreise und 11 kreisfreie Städte teilen Deutschlands grössten Agglomerationsraum in einen politischen Flickenteppich.

Grenzraum

Die B1 als physische Grenze durchschneidet nicht nur einzelne Stadtteile, sondern trennt auch im regionalen Massstab den wohlhabenden Süden des Ruhrgebiets vom ärmeren Norden. Als verbindende Verkehrsstrasse überwindet sie gleichzeitig administrative Grenzen. In einer Region, die vor allem eine lokale Sichtweise kennt, ist die B1 ein überörtlicher Raum, der bei 100 Stundenkilometern aus einer Ansammlung von Städten und Gemeinden eine erfahrbare Region macht.

Stadtraum

Als man die B1 in den 60er-Jahren zur Autobahn A40 ausbaute, sprach man von ihr als dem «Schaukasten des Reviers». Sie machte die Vielfalt aus Schwerindustrie, Siedlungen und Zwischenräumen erfahrbar. Mit rund 120 000 Fahrzeugen täglich ist die B1 heute zu einem exterritorialen Raum geworden, der mit Lärmschutzwänden und Waldstreifen begrenzt wird. Ein Grüner Trog für den Autofahrer, eine Graffiti-Wand für die Anwohner.

La région de la Ruhr est une ville-paysage paradoxale avec ses limites intérieures. Une association communale, deux associations paysagères, trois districts gouvernementaux, plusieurs groupements d'utilité publique, quatre arrondissements et onze villes indépendantes se partagent le plus grand espace d'agglomération d'Allemagne, tel un patchwork politique.

Espace limite

L'autoroute B1, en tant que limite physique, ne scinde pas seulement les quartiers des villes en parts isolées, elle sépare aussi à l'échelle régionale le sud aisé de la région de la Ruhr du nord plus pauvre. En tant que route régionale, elle traverse différents secteurs administratifs le long de son tracé. Dans une région qui connaît avant tout une vision locale des choses, la voie B1 est un espace régional qui permet – à cent kilomètres à l'heure – de vivre l'agglomération des villes et des communes comme une région.

Espace ville

Lorsque dans les années 60 on transforma la voie B1 en autoroute A40, on en parla en tant que «vitrine du district». Elle permet de vivre la diversité issue de l'industrie lourde, des lotissements et des espaces interstitiels. Avec un trafic d'environ 120 000 véhicules par jour, cette autoroute est devenue aujourd'hui un espace hors territoire entouré de parois de protection contre le bruit et de cordons boisés. Une auge verte

Blick aus dem Auto auf
das Ruhrgebiet

Vue de la région de
la Ruhr depuis la voiture

Espace limite – espace des potentialités B1

Vor diesem Hintergrund haben die Städte Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund und Gelsenkirchen gemeinsam mit den Städtebaulehrstühlen der Technischen Hochschule Aachen, Prof. Kunibert Wachten, der Universität Wuppertal, Prof. Michael Koch und mit Unterstützung des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen im November 2001 die Herbstakademie «Stadttraum B1» durchgeführt. An exemplarischen Abschnitten der B1 suchten 114 Studenten aus Europa gemeinsam mit Architekten, Landschaftsplanern, Städtebauern und Städtevertretern zwei Wochen lang nach neuen Gestaltungsmöglichkeiten.

Gestaltungsraum

Die entwickelten Ansätze eröffnen ein neues Verständnis der Autobahn als grenzüberschreitendes Element der Region wie folgende Beispiele dokumentieren:

– Idylle: Die nackte Schallschutzwand, hinter der ein Walmdach aufragt, rührt immer am schlechten Gewissen des Autofahrers. Dabei können sich hier Idyllen verbergen: Gespräche mit den Anwohnern haben gezeigt, dass sie die abgeschiedene Lage mit einem leichten «Meeresrauschen» im Hintergrund und günstigen Bodenpreisen schätzen. Nicht wenige Menschen erfüllen sich bewusst hinter der separierenden Grenze der Schallschutzwand ihren Traum vom Eigenheim – und das in zentraler Lage.

– Dynamik: Der permanente Verkehrsfluss ist ein nicht zu unterschätzendes dynamisches Element der Stadtlandschaft, von dem eine grosse Faszination ausgeht. Für den autophilen B1-Anwohner liesse sich der zugängliche Freiraum oberhalb der Autobahn balkonartig ausweiten, so dass ein Leben unmittelbar «über dem Fluss» möglich würde. Durch diese Betonung der Grenzfläche könnte ein eigener Bautypus für an die B1 grenzenden, lärmgeschützten Wohnungen entwickelt werden, wie eine Arbeit im Westen Essens zeigt. Begriffe wie öffentlicher Raum, Dichte und Urbanität bekommen eine neue Bedeutung. Die Grenze zwischen Geschwindigkeitsraum und stationärem Raum nutzend, entwarf die Gruppe «Filz» Typologien zur Verknüpfung neuer Räume und Funktionen mit der B1: an «Delta»-artigen Aufweitungen kön-

pour l'automobiliste, un mur de graffitis pour les riverains. Face à cette complexité, plusieurs villes et hautes écoles ont conduit en novembre 2001 l'académie d'automne «espace ville B1» (Villes de Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund et Gelsenkirchen; chaires d'urbanisme de la Haute école technique supérieure de Aachen, professeur Kunibert Wachten, de l'Université Wuppertal, professeur Michael Koch; ministère pour l'urbanisme et l'habitat, la culture et le sport du Land Nordrhein-Westfalen). 114 étudiants européens, entourés d'architectes, d'architectes-paysagistes, d'urbanistes, et de représentants des villes, ont travaillé durant deux semaines sur des tronçons exemplaires de la B1 afin de développer de nouvelles possibilités d'aménagements.

Espace à aménager

Les approches proposées permettent une nouvelle compréhension de l'autoroute en tant qu'élément régional qui enjambe des frontières, comme le démontrent les exemples suivants:

– Idylle : *La paroi de protection contre le bruit, derrière laquelle est érigée une toiture en croupe, ranime toujours la mauvaise conscience du conducteur. Mais là se cachent peut-être des idylles: lors d'entretiens avec des riverains, il s'est avéré que ceux-ci apprécient d'une part la situation en retrait, bercée d'un doux «murmure de mer» comme musique de fond, et d'autre part le prix avantageux du terrain. Il n'est pas à négliger que beaucoup de personnes réalisent là en toute connaissance de cause leur rêve de propriété derrière la barrière que constitue la paroi*

Maya Kohte, architecte-paysagiste, Zurich,
Stefanie Bremer et
Henrik Sander, ing. dipl.
urbanistes, Dortmund

L'ancienne route fédérale B1, aujourd'hui autoroute centrale ouest-est A40 de la région de la Ruhr, relie et sépare à la fois. Un workshop international à Gelsenkirchen a recherché les possibilités d'aménagement dans l'interaction entre ville-paysage et vitesse.

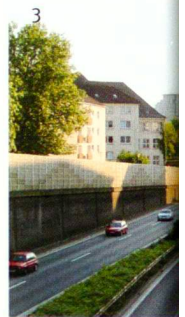
Koslowskis Urbanismus: Büscher, Lietz, Neumann, Pohl, Schnell Wallbaum. Herbstakademie Stadttraum B1, 2001



1
Zentrale Verbindung und Grenze: Autobahn mit Busspuren, Essen
Essen, les voies réservées aux bus au centre de l'auto-route



2
Idylle unter der Autobahnbrücke
L'idylle sous le pont de l'autoroute



3
Panorama bei der Anfahrt auf Essen
Panorama à l'approche d'Essen



4
Blick in die Landschaft
L'autoroute scinde le paysage

5
Isolierte Lage zwischen Waldstreifen
Bordée de cordons boisés

6
Zertrennte Stadtviertel
Des quartiers de ville coupés en deux

7
Die Tankstelle bildet ein Verbindungsglied zwischen der Autobahn und dem Quartier.

La station-service crée un lien entre le quartier et l'autoroute.

8
Schallschutzwand: mehrfache physische Grenzen
Les ouvrages antibruit: des limites physiques à répétition

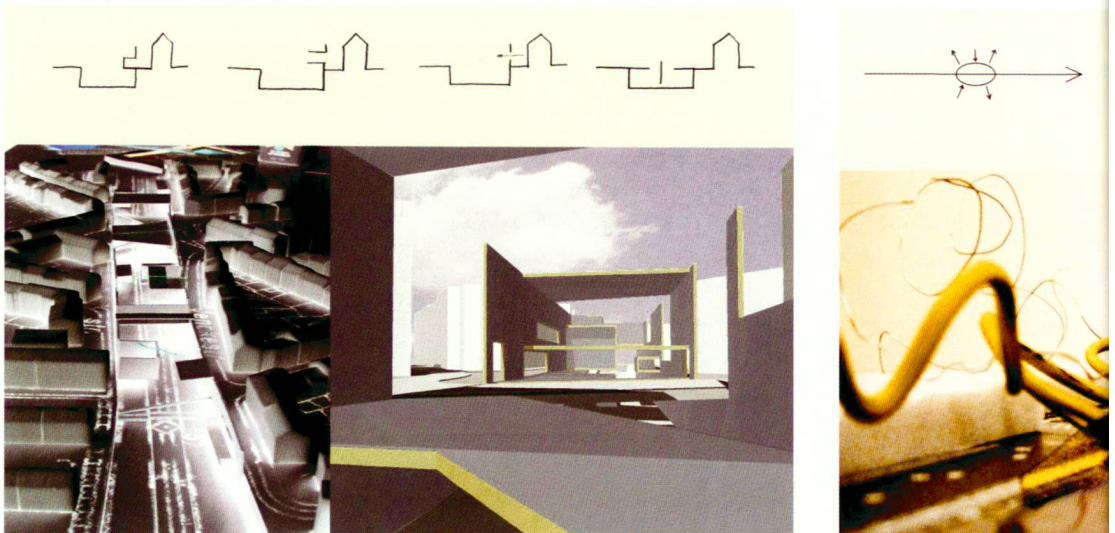
nen Nutzungen direkt mit dem Strassenraum verbunden werden; «Transformer» ermöglichen Verknüpfungen mit anderen Verkehrssträngen; über «Epiphyten» können neue Räume angedockt werden.

– Zentralität: Strassenverbindungen mit der Autobahn schaffen ein punktuell Zentralitätsmuster, vom Autobahnknoten bis zur kleinen Ausfahrt. Entsprechend lassen sich Bedeutung und Entwicklung an den Knoten differenzieren: vom Kongresszentrum bis zum Nachbarschaftstreff.

Die einzelnen Projekte machen die unterschiedlichen gestalterischen Möglichkeiten entlang der B1 sichtbar. In ihrer Abfolge könnten sie so etwas wie eine «Melodie des Ruhrgebiets» erzeugen. Die Herbstakademie hat gezeigt, dass die

de protection contre le bruit – et de surcroît dans une situation centrale.

– Dynamique: *Le flux permanent du trafic est un élément dynamique de la ville-paysage qu'il ne faut pas sous-estimer, et qui exerce une grande fascination. Le riverain «voiturophile» de l'autoroute B1 pourrait presque étendre son espace extérieur accessible sous la forme de balcons situés au-dessus de l'autoroute, profitant ainsi d'une vie à proximité immédiate «du fleuve». L'accentuation de cette zone limite a permis de développer, pour ce qui concerne les appartements jouxtant l'autoroute, un type de construction spécifique doté d'une protection efficace contre le bruit, comme le démontre l'étude réalisée à l'ouest d'Essen. Des concepts tels qu'espace public, densité et urbanité prennent une nouvelle dimension.*





La limite entre espace de vitesse et espace stationnaire a servi à esquisser des typologies reliant de nouveaux espaces et fonctions le long de cette voie de circulation (groupe «Filz»): les élargissements en forme de «Delta» permettent de créer un lien direct entre les fonctions et l'espace de la rue; le concept du «Transformer» permet de tisser des liens avec d'autres réseaux de trafic; le concept des «Epiphytes» offre la possibilité que de nouveaux espaces viennent se greffer par-dessus les rues.

– Centralité: les embranchements des routes avec l'autoroute créent un dessin de «centralité ponctuelle» du nœud autoroutier jusqu'à la petite sortie. Par conséquent, la signification et le développement du nœud peuvent être différenciés: du centre de congrès au point de rencontre entre voisins.

Les différents projets montrent une multitude de possibilités d'aménagement le long de l'autoroute B1. On pourrait imaginer que leur enchaînement engendre une sorte de «mélodie de la région de la Ruhr». Les travaux de l'académie d'automne ont montré que cet axe est plus qu'un espace de transition. Il sert de point commun à cette région partagée en de nombreuses divisions administratives et spatiales et lui permet de trouver une nouvelle définition d'urbanisme et d'architecture du paysage.

Des relations spécifiques et des identités autonomes ont été développées dans les projets, en réaction aux situations rencontrées le long de l'autoroute. Elles montrent le potentiel de la route en tant qu'espace pour des projets d'aménagement, pour les passants et les riverains. Dans le sens d'un urbanisme ou d'une architecture du paysage liés à la région, la voie B1, en tant qu'espace libre continu, enjambe les multiples barrières. Cet espace offre l'occasion d'aménager chaque ville à sa manière et de donner un visage à l'ensemble de la ville-paysage de la région.

B1 mehr ist als ein Transitraum, sie ist vielmehr ein Ausgangspunkt, an dem sich die räumlich und administrativ zersplitterte Region städtebaulich und landschaftsarchitektonisch neu definieren kann.

Spezifische Bezüge und eigenständige Identitäten wurden in Reaktion auf die jeweiligen Situationen und im Zusammenhang mit der B1 entwickelt. Ihr Potenzial als Gestaltungs- und Lebensraum für Passierende und Verweilende wird in den Entwurfsansätzen deutlich. Im Sinne eines regionalen Städtebaus oder einer regionalen Landschaftsarchitektur gibt die B1 als zusammenhängender Freiraum, der vielfältige Grenzen überschreitet, Anlass, jede Stadt in eigener Weise zu gestalten und der übergreifenden Stadt-Landschaft ein Gesicht zu geben.

Bibliographie

Eine Dokumentation zur Herbstakademie erscheint im Herbst 2002, weitere Informationen unter www.herbstakademie.de

StadtRaumStraße: Feß, Hagen, Rempen, Schröder, Streule, van Rheenen. Herbstakademie Stadtraum B1, 2001

Filz: Küttler, Hanf, Kahn, Reuther, Runkel, Wienecke. Herbstakademie Stadtraum B1, 2001

Knoten: Behr, von Grote, Keiderling, Pöhler. Herbstakademie Stadtraum B1, 2001

Sonstige Fotos: orange.edge

