

»Schmale Stadträume im Wandel«

Exkursion und Werkstattgespräch (15. / 16. Dezember 2014, Duisburg)



Thema

Die Landesstraße L 287 zieht sich als langes Band von Ruhrort (Duisburg) durch den Duisburger Norden bis ins jenseits der Stadtgrenze gelegene Sterkrade (Oberhausen). Sie ist eine dieser typischen, leicht gewundenen ehemaligen Überlandstraßen, die einst Weiler, Dörfer und Kleinstädte verbanden und heute die Städtelandschaft des Ruhrgebiets wie dünne Adern durchziehen. Im Laufe ihrer Entwicklung haben solche Straßen Raumsequenzen unterschiedlichster Prägung herausgebildet: Es wechseln sich nicht nur immer wieder Siedlung und Freiraum ab, sondern sehr verschiedenartige Typologien und Lebensräume: städtische und suburbane Siedlungstypen, monumentale Industrieanlagen, autogerechte Handels- und Gewerbestrips, Bauernhöfe und Grabeländereien, Stadtteilzentren und Golfplätze. Meist sind es nur noch die Straßenbahn- oder Busbenutzer, die solche Straßen und ihre Raumartenvielfalt in ganzer Länge erfahren, denn Autofahrer wechseln meist schon bei der nächstmöglichen Gelegenheit auf die zahlreichen Autobahnen oder autobahnähnlichen Schnellstraßen und auch Radfahrer haben mit dem neuen Radwegenetz auf ehemaligen Güterbahntrassen bequemere Alternativen.

Dennoch zählen die alten Landstraßen über lange Abschnitte zu den Stadträumen, die von besonders hohem Verkehrsaufkommen und überdurchschnittlichen Lärm- und Feinstaubbelastungen betroffen sind. Das Wohnen und Arbeiten an derartigen „Verkehrsflüssen“ ist häufig sehr unattraktiv, sodass vorwiegend ärmere Menschen an derartigen Straßen leben. Leerstände, „ungeliebte“ Funktionen und Anzeichen städtebaulicher Vernachlässigung nehmen zu. Immer häufiger bieten sie aber auch Raum für provisorische und experimentelle Nischen, oder sie sind nach wie vor Mittelpunkt vieler

urbaner Nachbarschaften. Herkömmliche Planungskonzepte tun sich schwer, auf diese unterschiedlichen Dimensionen und Widersprüche adäquate Antworten zu finden.

Mit der Exkursion und dem Werkstattgespräch zur L 287 startet ein mehrstufiges Projekt zu Ein- und Ausfallstraßen im Ruhrgebiet, das gemeinsam von LEGENDA – Gesellschaft für explorative Landeskunde e.V. (Duisburg) und dem Planungsbüro sds_utku (Dortmund) durchgeführt wird. Die Landesinitiative Stadtbaukultur NRW unterstützt das Vorhaben im Rahmen ihres Programmschwerpunkts „LebensRäume“; darüber hinaus ist es ein Beitrag zur geplanten „Klimametropole RUHR 2022“. In der ersten, ca. einjährigen Phase des Projektes sollen zunächst gängige Wahrnehmungsmuster im Zusammenhang mit Ein- und Ausfallstraßen hinterfragt werden, sodass sich womöglich bislang unerkannte Veränderungspotenziale identifizieren lassen, die in weiteren Projektphasen vertieft und modellhaft umgesetzt werden sollen.

Am Beispiel der L 287 – sie ist einer von mehreren Untersuchungsräumen – möchten wir dem Doppelcharakter als Transit- und als Lebensraum auf den Grund gehen, die Straße als Erzählung lesen, ihre Abschnitte und unterschiedlichen Habitate charakterisieren und systematisieren sowie erste Veränderungspotenziale aufspüren. Dabei sollen so unterschiedliche Sicht- und Erlebnisweisen wie die von Heimatforschern, Verkehrsplanern, Botanik, Philosophie, Kunst, Recht-auf-Stadt-Bewegung, Sound Design, Filmwissenschaft, Mobilitätsforschern, Experten der Wohnungswirtschaft oder Feng-Shui-Beratern einfließen. Nicht weniger wichtig ist das Erfahrungswissen derjenigen, die entlang der L 287 leben, arbeiten, Geschäfte machen und ihren Hobbys nachgehen.

Die konkreten Untersuchungen zur L 287 sind eingebettet in einige grundlegende Fragestellungen, die mit dem Projekt verbunden sind:

(1) Ein-/Ausfallstraßen als multivariable Stadträume

In Stadtstrukturmodellen werden Ein- und Ausfallstraßen üblicherweise mit Begriffen wie Adern, Bänder, Korridore etc. belegt. Stadtkorridore gelten als für das Funktionieren einer Stadt notwendige, aber letztlich nur „dienende“ Räume, denen teilweise auch repräsentative Funktionen zukommen („Prachtstraße“). Anders als in der Raumplanung wird in der Architektur das Prinzip des Korridors immer häufiger in Frage gestellt, und zwar zugunsten flexibler Raumlösungen, die den monofunktionalen Korridor ersetzen durch multioptionale Räume, in denen die Trennung zwischen Nutz- und Erschließungsfläche aufgehoben ist. Inwieweit ließe sich das auf die Ebene des Städtebaus übertragen? Wie könnten aus Stadtkorridoren *tiefe*, multivariable Stadträume werden?

(2) Lernen von IKEA?

Derartige Fragen stellen sich vor allem dort, wo wichtige Einrichtungen und besondere Orte (Kulturhäuser, Schulen, Freizeitzentren, Schwimmbäder, Marktplätze etc.) in zweiter Reihe, also im Hinterland der Ein- und Ausfallstraßen gelegen sind. Sie sind nicht sicht- oder erlebbar, wenn man lediglich auf dem kürzesten Weg ein Stadtviertel durchquert, zum Beispiel entlang eines Stadtkorridors, der alle verschiedenen Verkehrsarten aufnimmt (Auto, Bus/Tram, Rad etc.). Inwieweit macht es Sinn, stattdessen das IKEA-Prinzip der größtmöglichen, geführten und inszenierten Umwege auf Stadtviertel entlang von Ein- und Ausfallstraßen zu übertragen? Für welche Verkehrsarten?

(3) Ein-/Ausfallstraßen als Vorranggebiete für Raumpioniere

Entlang vieler Ein- und Ausfallstraßen konzentrieren sich in eher dicht bebauten Abschnitten zahlreiche Leerstände, Restflächen und untergenutzte Grundstücke: Es sind – um einen Begriff aus der Ökologie zu verwenden – Extremhabitate, die aus dem üblichen Verwertungszyklus von Immobilien und auch aus dem gängigen Portfolio lebenswerter Stadtviertel heraus gefallen sind. Damit sind sie prädestiniert für allerlei lebensweltliche Experimente, die in so genannten „funktionierenden“ Immobilienmärkten kaum eine Chance bekämen. Sind solche einerseits entwerteten, andererseits exponierten Straßenabschnitte also natürliche Vorranggebiete für unorthodoxe Raumpraktiken, für einen DIY-Urbanismus?

(4) Testareale für klimagerechte Regionalentwicklung

Für eine klimagerechte Raumentwicklung, wie sie zum Beispiel mit der geplanten KlimaExpo im Ruhrgebiet und in NRW thematisiert wird, sind Ein- und Ausfallstraßen von strategischer Bedeutung: Einerseits leiden diese Stadträume in besonderem Maße unter den Auswirkungen autoorientierter Raumnutzungen und den entsprechenden Verkehrskonzepten, andererseits könnten sie künftig am stärksten von einem Paradigmenwechsel in der Stadt- und Verkehrsplanung profitieren. Würde der Umbau des fossilen Ruhrgebiets in eine postfossile Städtelandschaft tatsächlich gelingen, müssten die städtischen Lebensräume entlang der Ein- und Ausfallstraßen davon in besonderem Maße profitieren. Welche modellhaften Projekte entlang von Ein- und Ausfallstraßen könnten diesen Paradigmenwechsel forcieren?

Programm

Das Programm umfasst eine ganztägige Exkursion (15.12.) und ein halbtägiges Werkstattgespräch. Vorgesehen ist ein Teilnehmerkreis von 10 bis max. 15 Personen.

Montag, 15.12.2014 – Tag 1: Exkursion (10.00 – 17.00 Uhr)

10.00 Uhr: Start in Marxloh (Haltestelle: Pollmannkreuz – Tram 901 od. 903)

10.00 – 17.00 Uhr: Gemeinsame Erkundung der L 287 und angrenzender Bereiche in den Stadtteilen Ruhrort, Laar, Beeck, Bruckhausen, Marxloh und Röttgersbach. Die Exkursion wird tlw. per Rad, tlw. zu Fuß und in einigen Abschnitten mit der Tram 901 erfolgen; Fahrräder, Tram-Tickets und Unterwegsverpflegung werden gestellt.

Ca. 13.00 Uhr: Mittagsimbiss in Bruckhausen

Ca. 17:00 Uhr: Ende und gemeinsames Abendessen in Röttgersbach (anschließend: Rücktransfer per Taxi).

Dienstag, 16.12.2014 – Tag 2: Werkstattgespräch (10.00 – 14.00 Uhr)

10.00 Uhr: Start im Situation Room, Weseler Straße 144, 47169 Duisburg

10.00 – 14.00 Uhr: Gemeinsame Erarbeitung und Diskussion von Typologien, Wahrnehmungsmustern, versteckten Qualitäten von schmalen Stadträumen, am Beispiel der L 287.

Ca. 14.00 Uhr: Ende des Werkstattgesprächs, anschließend Mittagsimbiss.

Kontakt

LEGENDA – Gesellschaft für explorative Landeskunde e.V.

Weseler Straße 144, 45147 Duisburg

Blog: <http://legendista.wordpress.com/>

Dirk E. Haas, Tel: +49 179 2245113; Mail: dirkhaas@legenda-gesellschaft.org

Boris Sieverts, Tel: +49.1714160572; Mail: borissieverts@gmx.de

sds_utku – Städtebau Denkmalpflege Stadtforschung

Baroper Straße 229, 44227 Dortmund

Yasemin Utku, Tel: +49.231.7757865; Mail: yasemin.utku@sds-utku.de

Duisburg, Dortmund

15. November 2014