



©Artgineering: Foto: Carlo Menon

Einwohner der „Nation de la N4“

STADT AUF DER STRASSE

Stefan Bendiks

Die Vorstellung einer „Stadt auf der Straße“ ist wahrscheinlich niemals so klar wie bei einem absoluten Verkehrsstau: Kinder streuen über den Pannestreifen, Fremde diskutieren die Ursachen und Familien picknicken auf der Kühlerhaube. Ein bekanntes Bild für alle, die schon einmal für Stunden an einer Schengen-Außengrenze oder vor einem Alpentransittunnel gestanden haben. Offenbar ist ein Riss im überoptimierten System vonnöten, um entdecken zu können, was Straßen per definitionem sind: genuin öffentlicher Raum, definiert durch pragmatische Nutzung, bereit zur Aneignung. Was sind, abgesehen vom „Systemriss“, die Strategien, um die der Infrastruktur inhärente Öffentlichkeit zum Leben zu erwecken?

Die technokratische Konzeption der automobilen Infrastruktur wurde in den letzten Jahrzehnten beinahe zwangsläufig vorherrschend. Straßen werden ausschließlich im Hinblick auf Technologie, Kapazität, Effizienz und Sicherheit betrachtet. Ihre Konstruktion wurde nahezu eine exakte Wissenschaft, die Quantifizierungen und Normen unterworfen ist. Im Sinne dieser Denkrichtung wurde in den Niederlanden 1997 das *Principe Duurzam Veilig* eingeführt: ein Katalog an Präventivmaßnahmen und Entwurfsrichtlinien, der zu einer strikten Trennung von Straßen für Durchgangsverkehr und Straßen für lokalen Verkehr führte¹, mit den bekannten räumlichen Folgen: monofunktionale Enklaven (Business Parks und die so genannten

niederländischen *Vinex locaties* – sich wiederholende suburbane Wohnanlagen) und ein strikt hierarchisches Straßennetz. Dies führte sicherlich zu ungefährlicheren und effizienteren Straßen, aber es eliminierte auch die potenzielle Öffentlichkeit derselben.

Der Asphalt wird auf seine kleinstmögliche, technokratische Funktion reduziert: den Autofahrer so schnell und störungsfrei wie möglich von der Straße zu bringen. Ein differenzierterer Blick auf die Straße ist kaum mehr zu finden, ganz abgesehen von einer gewissen Begeisterung für den Asphalt, der uns schließlich mit all den Plätzen verbindet, nach denen wir uns so sehr sehnen.



Eine mobile Einsatztruppe markiert Straßenabschnitte

Dennoch ist die Geschichte reich an Beispielen von Straßen, die mehr waren und sind als technokratische Gebilde und die zum Ausdruck oder vielmehr Instrument einer politischen Ordnung und deren Ideologie wurden. Dabei fallen einem Baron Georges-Eugène Haussmanns Boulevards in Paris ein, Hitlers Autobahnen in Deutschland oder die *cesta bratsva i jedinstva*² eines gewissen Josip Broz, besser bekannt als Tito, durch das ehemalige Jugoslawien. Für alle drei Beispiele wurden nicht nur die Erfordernisse des (militärischen) Verkehrs in die Überlegungen mit einbezogen. Die ideologische Konzeption der Infrastruktur hatte auch starke Auswirkungen auf die Wahrnehmung und Nutzung der benachbarten urbanen und landschaftlichen Umwelt und änderte letztendlich die Beziehung der Menschen zu ihrer physischen und mentalen Umgebung.

Während Haussmanns Boulevard radikal die Struktur der mittelalterlichen Stadt änderte und einen neuen transparenten und dadurch nicht zuletzt kontrollierbaren öffentlichen Raum einführte, wurden Hitlers Autobahnen nicht nur für den Truppentransport gebaut, sondern auch um es dem deutschen Volke zu ermöglichen, die schöne Heimat wörtlich zu erfahren. Entworfen als *romantic deviant paths* mit landschaftlich reizvollen Aussichtsplätzen waren sie auch Propagandainstrumente um Nationalstolz auszulösen.³ Die Absicht „einen lebendigen Eindruck der Schönheit der Landschaft zu geben“⁴ setzte sogar verkehrstechnische Aspekte beiseite.⁵

Aber es war Tito, der einige Jahre später die Idee der Identifikation mit der Infrastruktur beinahe zur Perfektion brachte. Im Jahr 1948 initiierte er eine neue Auto-

bahn zwischen den wichtigsten Städten der gerade gegründeten Föderativen Volksrepublik Jugoslawien: Ljubljana, Zagreb, Belgrad und Skopje. Tito beabsichtigte nicht nur die Städte zu verbinden sondern auch das Land durch ein nationales Projekt zu einigen – die *Straße der Brüderlichkeit und Einheit*. In einer wahrlich kollektiven Anstrengung schlossen sich die jugoslawischen Teilstaaten zusammen. Brigaden kroatischer Freiwilliger arbeiteten sich von Zagreb aus, mit der Perspektive auf halbem Wege die von Belgrad aus kommenden serbischen Brigaden zu treffen, nach Osten vor.⁶ Ein genauerer Blick auf die Streckenführung der Autobahn zeigt, dass diese nicht den infrastrukturellen sondern vielmehr den ideologischen Bedürfnissen der jungen Nation folgte. Dadurch dass die so genannte *autoput* die beiden wichtigen Städte Zagreb und Belgrad in einer nahezu geraden Linie mit wenigen Zu- und Abfahrten verbindet, wird angrenzenden zweitrangigen Städten und Regionen de facto Erreichbarkeit vorenthalten. Als symbolischer *work-in-progress* konnte der Bau der *Straße der Brüderlichkeit und Einheit* konsequenterweise zu Zeiten während der Lebenszeit Jugoslawiens nicht abgeschlossen werden.

Jenseits von Technokratie, Ästhetik und Ideologie ist es an der Zeit, eine offensichtliche, jedoch vernachlässigte Bestimmung von Verkehrsflächen neu zu überdenken: Straßen sind unverfälschter öffentlicher Raum. Sie basieren gezwungenermaßen auf kollektiver Nutzung, sie sind vital und immanent multifunktionell: eine unerschöpfliche Quelle an Öffentlichkeit. Berücksichtigt man diese soziale Dimension der Straße, so wird nicht nur die Vorstellung von Infrastruktur und der damit verbundenen Ideen aufs Neue bestimmt. Es bedarf dann auch einer Neudefinition der Entwurfstrategien und Werkzeuge im Umgang mit Verkehrsflächen. Innerhalb unserer Arbeit von Artgineering führte das zu verschiedenen nicht-physischen Interventionen. Diese interpretierten die den Straßen inhärente Banalität, Informalität und Öffentlichkeit als eine Qualität und einen wichtigen ersten Schritt in Richtung einer angemessenen Lösung. Um diese unterschätzten Qualitäten zu stärken, entwickeln wir Strategien bzw. Werkzeuge und Instrumente wie beispielsweise Bottom-Up, Identifikation, Re-Interpretation und Nachbarisieren. Sie machen ganz bewusst Gebrauch von Mechanismen, die aus anderen Disziplinen wie Marketing, Governance und der Kunst bekannt sind. Diese erweiterte Werkzeugkiste erwies sich vor allem bei Infrastrukturproblemen als effizient, an deren Behebung traditionelle Planung regelmäßig scheiterte, wie z.B. bei der Einbettung von neuer Infrastruktur in einem bestehenden (sozialen) Kontext, der



Identifikation – Projekt mijN470

Revitalisierung ungenutzter Infrastruktur oder bei Stau.

Bottom-Up

Bottom-Up ist eine Strategie, die bei Planungen üblichen Top-Down-Prozesse einfach umzukehren. Vor allem wenn es um dysfunktionale Mobilität geht, werden die betroffenen Menschen eher als Teil des Problems statt als ein möglicher Teil der Lösung gesehen.

Und – so bemerkenswert das ist – in diesem Aspekt ist es völlig egal, ob das Top-Down-Denken mit den überwiegend ausländischen BewohnerInnen einer Nachkriegssiedlung oder mit im Stau stehenden weißen PendlerInnen aus der Mittelklasse konfrontiert ist. Die Menschen zu ignorieren, ignoriert gleichzeitig eine potenziell signifikante Komponente der Lösung. Das heißt jedoch nicht, dass man den ideologischen Überbau der Partizipationsprozesse und aktionistischen Interventionen der 1970er Jahre mitschleppen muss. Es hat nichts mit einer utopischen Vision der Gesellschaft zu tun – Bottom-Up-Denken funktioniert einfach. Es hat die Kapazität Prozesse zu organisieren und eine Idee in der Gruppe der Betroffenen zu verankern, anstatt sie mit etwas zwangszubeglucken, wogegen sie sich immer wehren werden.

Identifikation

Das führt direkt zur Idee der Identifikation. Wir entwickeln Strategien, die es Individuen oder einem Kollektiv ermöglichen

sollen, sich mit ihrer (infrastrukturellen) Umwelt zu identifizieren und eine emotionale Bindung herzustellen. Dies ist eine gängige Marketingstrategie, die sowohl von multinationalen Konzernen (Marlboro) als auch von NGOs (Greenpeace) benutzt wird. Als *citybranding* hat diese es sogar bis in die Stadtplanung geschafft. Obwohl mit enormen Budgets gesegnet, bewirkte Branding für die Mehrheit der tatsächlich in den gebrandmarkten Städten lebenden Menschen wenig. Was natürlich mit dem Umstand zu tun hat, dass *citybranding* generell als Top-Down-Modell angewandt wird und folglich versäumt, sich mit den BewohnerInnen zu befassen. Unser Ansatz ist es, diese Marketing-Strategie zu manipulieren und auf suboptimale Infrastruktur anzuwenden. Hier kann Identifikation als Planungsstrategie sehr effektiv sein; sie ermöglicht die Rückgewinnung von Verkehrsflächen durch mentale Aneignung.

Re-Interpretation

In derselben Art und Weise wie wir Marketing-Strategien re-interpretieren, gehen wir auch komplexe infrastrukturelle Gegebenheiten an – ohne Voreingenommenheit. Re-Interpretation bedeutet das kreative Lesen der Qualitäten, aber auch der Regeln, Normen und Beschränkungen einer bestimmten Situation. Hierdurch gewinnen beispielsweise Verkehrsstaus jenseits mehr oder weniger expliziter Vorurteile eine unerwartete Bedeutung. Wie das Beispiel des FILEkit⁷ zeigt, kann Re-Interpretation sowohl den Weg zu einem intelligenteren und zweckmäßigeren Eingriff öffnen, als

auch selbst ein wirksames Werkzeug sein. Die Re-Interpretation eines scheinbar wohlbekannten Zustands kann der Auslöser für eine veränderte Wahrnehmung sein. In unserer Arbeit nehmen wir die Wahrnehmung von etwas genauso wichtig wie die physische Realität und wir glauben fest daran, dass die Re-Interpretation der Realität ebenso effektiv sein kann wie die physische Veränderung derselben.

Nachbarisieren

Nachbarisieren geht von der Annahme aus, dass Kollektivität für unsere räumliche Umwelt und die Art, wie wir sie nutzen, nach wie vor relevant ist. Wenn man sich die Infrastruktur ansieht, wird diese Vermutung offensichtlich: Infrastruktur – Straßen ebenso wie Flughäfen – ist per definitionem für die kollektive Benutzung gedacht und daran wird auch die zunehmende Individualisierung nichts ändern. Jedoch verlangt das Vorhaben zu Nachbarisieren innerhalb unserer gegenwärtigen sozialen und räumlichen Ordnung eine Re-Definition dessen, worauf sich ein Kollektiv heute beziehen kann.

Wo die traditionellen Auslöser für Kollektivität – die Familie, das Dorf, die Religionsgemeinschaft oder auch der Nationalstaat – an Bedeutung verlieren, kommen andere ins Spiel. Innerhalb unserer Projekte entwickeln wir Mittel Kollektivität zu ermöglichen. Das kann eine Zeichensprache für AutofahrerInnen im Verkehrsstau sein (das so genannten *FILEsperanto*) oder ein Kennzeichenaufkleber für die Bewohne-

rInnen einer belgischen Nationalstraße (die so genannte *Nation de la N4*). Ziel ist es den Individuen ein Gefühl der Zugehörigkeit zu einer räumlichen oder geistigen Gemeinschaft zu geben. Nachbarisieren ist eine Strategie, die versteckten Potenziale dieser Gemeinschaften zu aktivieren und sie zu treibenden Kräften bei Prozessen der Revitalisierung und Erneuerung zu machen.

Komplizierte und hybride Bedingungen verlangen nach hybriden Strategien. Die folgenden zwei Projekte wenden jeweils Kombinationen dieser Strategien bei einer veralteten Nationalstraße in Belgien und einer neu angelegten provinziellen Straße in Holland an. Sie reagieren nicht nur auf die sich ständig ändernde ephemere, räumliche Bedingung, die Mobilitätsräumen inhärent ist, sie reflektieren sie auch. Die Projekte interpretieren Straßen als natürlichen, öffentlichen Raum und zielen auf eine echte Integration der Infrastruktur hin.

N4

Das N4-Projekt demonstriert einen pragmatischen Ansatz, der die Realität berücksichtigt. Die N4 – ehemals eine wichtige Straße zwischen Brüssel und Luxemburg – wurde durch die parallel geführte E411-Autobahn ihrer primären Funktion als europäischer Transportweg beraubt. Heute ist sie ein banaler und vernachlässigter Ort. Sieht man allerdings genauer hin, stellt man fest, dass die N4 ein überraschendes räumliches Gebilde ist, wo verschiedenste Funktionen scheinbar zufällig koexistieren. Sie ist die andere, vitale und vielfältige Bottom-Up-Variante einer Bandstadt. Das Besondere hierbei ist, dass das Gefüge N4 nicht durch die Absicht der PlanerInnen entstand, sondern als Resultat konstanter Transformationen. Die AnrainerInnen der N4 zeigen erstaunliche Kreativität, wenn es darum geht, die Vorteile der außerordentlich guten Erreichbarkeit und Sichtbarkeit zu nutzen, sowie die Nachteile des Lärms zu minimieren. Die direkte Verbindung zwischen Asphalt und Gebäuden führt hier zu Gebäudetypologien mit buchstäblich einer Doppelgarage an der Autobahn und einer Terrasse mit Blick auf die Ardennen.

Nach einer fotografischen Inventarisierung aller Häuser entlang der N4 wurden die verschiedenen Verbindungen zwischen öffentlicher Straße und Gebäuden systematisch erforscht. Über 70 dieser Situationen wurden in Draufsicht und Straßenprofil aufgezeichnet. Der so genannte N4-Atlas zeigt eine große Vielfalt von Typologien zwischen Straße und Landschaft auf. Hiermit wurden einfache Grundprinzipien formuliert, wie die Beziehung zwischen Straße und Umgebung intensiviert werden

kann – nicht nur für die N4 sondern auch für andere Orte. Mögliche Anwendungen für die N4-Prinzipien wurden als Fallbeispiele für drei Örtlichkeiten in Süd-Holland ausgearbeitet. Das Resultat sind Modelle für einen neuen Typ regionaler Infrastruktur, welche die rigide Trennung zwischen Straße und Gebäude überwindet.

mijN470

Ein weiteres Projekt, das sich mit der (in diesem Fall mentalen) Integration von Infrastruktur und Landschaft auseinandersetzt, ist mijN470. Das Projekt beschäftigt sich mit einer neuen provinziellen Straße in den Niederlanden – der N470 –, die Delft mit Zoetermeer und Rotterdam verbindet.⁸ Weil es eine typische Top-Down-entwickelte Struktur ist, die keinem bestehenden Straßenverlauf in der Landschaft folgt, identifizierten sich die Leute nicht damit. Die Enteignung von Grundstücken, Beeinträchtigungen durch den Bau und die unumgänglichen Umleitungen führten zu einer negativen Haltung quer durch die Bevölkerung. Sie betrachteten die N470 nicht als *ihre* Straße. Dies war der Ausgangspunkt unseres Projektes: Die Idee ist es die Aneignung der Straße durch die BewohnerInnen in Gang zu bringen. Zum Eröffnungstag wird ein Community-Event organisiert – nicht nur für die übliche Gruppe von BeamtenInnen, IngenieurInnen und PolitikerInnen – sondern für alle, die in dem Gebiet wohnen, das von der N470 versorgt wird. Die Aneignung der Straße ist kein abstrakter Prozess, sondern die physische Inbesitznahme für einen Tag: das größte Straßenfest in Holland. Ähnlich wie bei dem traditionellen *Koningsinnedag*, dem Geburtstag der Königin Mutter, organisiert

die lokale Bevölkerung alles selbst: JedeR hat die Möglichkeit, einen Abschnitt der N470 für sich zu *adoptieren*. Die gesamte Straße wird in individuelle Parzellen unterteilt und alle können auf *ihrem* Straßenstück machen, was immer sie auch wollen. Ein Street-Soccer-Turnier, eine Protestveranstaltung oder eine Abendessen bei Kerzenlicht.

Mit weißer Straßenmarkierungsfarbe werden die Namen der Abschnitts-BesitzerInnen auf den Asphalt geschrieben. Darum kümmert sich eine mobile Einsatztruppe so genannter *mijners*. („mijn“ ist das niederländische Wort für „mein“ und „mijnheer“ ist ein altmodischer Ausdruck für „Herr“). Ausgestattet mit einem tragbaren Gasbrenner und einem Set von vorgefertigten, thermoplastischen Buchstaben, stehen sie während der Veranstaltung parat, um jederzeit die Straße wortwörtlich für die AnwohnerInnen zu *branden*. Als bleibendes Zeugnis der Inbesitznahme werden die Markierungen noch lange nach dem Ende der Eröffnungsveranstaltung sichtbar sein. Sie kommunizieren die Dynamik und Mannigfaltigkeit der sozialen Strukturen entlang der N470 an die durchfahrenden AutofahrerInnen. Im Lauf der Zeit werden die Markierungen dann ganz natürlich anderen Bedeutungsebenen der Straße weichen.

Stefan Bendiks ist gemeinsam mit Aglaée Degros Partner des interdisziplinären Büros Artgineering in Rotterdam (www.artgineering.nl). Als Dozent und Forscher ist er an der TU Delft und an verschiedenen anderen Institutionen tätig.

- 1 „Der Leitgedanke von Duurzam Veilig (...) ist, dass ein deutlicher Unterschied zwischen verkehrsarmen Gebieten (wo Wohn-, Erholungs- und Aufenthaltsfunktionen vorherrschen) und Verkehrsadern (wo die Verkehrsfunktion vorherrscht)“ besteht. Aus: *Convenant van de Minister van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Unie van Waterschappen over het Startprogramma Duurzaam Veilig 1997*, S. 4.
- 2 Serbokroatisch für *Straße der Brüderlichkeit und Einheit*.
- 3 Fritz Todt, gemeinsam mit dem Landschaftsarchitekten Alwin Seifert Leiter des deutschen *Autobahn*-Projekts, übernahm Strategien aus der Landschaftsarchitektur für den Entwurf des Streckenverlaufs und berücksichtigte touristische Aspekte: So erstreckt sich die A8 von München nach Salzburg z. B. entlang des Chiemsees und bietet ein spektakuläres alpines Panorama. Siehe: Richard Vahrenkamp, *Planning and Construction of the Autobahn Network in Germany during the Nazi-Period: Styles and Strategies*. In: *Working*

- Papers in History of Mobility 6, 2006, S. 9.
- 4 Vahrenkamp, a.a.O., S. 5.
- 5 Die Autobahnraststätte Rimberg an der A5 zwischen Frankfurt und Kassel wurde 1955 auf dem höchsten Punkt der Strecke geplant: Auf einem Hügel, der zwar einen wundervollen Ausblick bietet, jedoch im Winter zu einer gefährlichen Steigung wird, die bis heute bei LKW-Fahrern als die Kasseler Berge gefürchtet ist. Vahrenkamp, a.a.O., S. 6.
- 6 Ana Dzokic, *The highway and its connotation*. In: *School of Missing Studies* (Hg.), *Lost highway expedition*, 2006, S. 52. (siehe auch: www.europelostandfound.net)
- 7 Ein Überlebenspaket für AutofahrerInnen, die im Stau stehen. File ist das niederländische Wort für Stau. Das Projekt wurde 2003 in Kollaboration mit feld72 und D+NL für die 1st Architecture Biennial Rotterdam, deren Thema Mobilität war, realisiert; siehe auch www.filekit.nl.
- 8 Im Auftrag von Kunstgebouw – stichting kunst en cultuur zuid-holland – und der Provinz Süd-Holland.