

ULRICH HÄPKE

## Abgas-Kultur

Aus der Europäischen Kulturhauptstadt 2010 Essen

**W**ichtige Männer, die im Ruhrgebiet etwas zu sagen haben, mögen keine grünen Würste. Erst recht nicht im Jahr 2010, wenn der ehemalige Kohlenpott – neben Pécs und Istanbul – als Kulturhauptstadt Europas auftritt. Kulturhauptstädte gibt es seit 1985. Die Idee stammt von der damaligen griechischen Kulturministerin Melina Mercouri, die auf der kulturellen und kommunalen Ebene die europäische Einigung fördern wollte, während die beteiligten Städte auf viele Touristen hoffen.

»Natürlich schauen sie neidisch gen Osten«, vermutet der *Tagesspiegel* (15.11.08). Berlin hat nämlich 7,6 Millionen Besucher pro Jahr, das Ruhrgebiet jedoch nur 2,5 Millionen. Daher bemühen sich die Entscheidungsträger an Ruhr und Emscher seit Langem um ein besseres Image. Sie wollen nicht mehr die marode Kulisse für Schimanski-Krimis bieten, sondern: »Wir sind ein deutsches New York.« Meint jedenfalls Fritz Pleitgen, früherer WDR-Chef und Vorsitzender der »Ruhr.2010 GmbH« (*Ruhr-Nachrichten*, 19.2.09). Das »Jahrtausendereignis« mit seinen 300 Projekten und 2500 Events wird am 8. Januar 2010 um 18.45 Uhr von allen Kirchenglocken der Region eingeläutet.

Viele Projekte sind große bis massenhafte künstlerische Veranstaltungen. So wird ein Chor aus 65 000 Menschen in einem Gelsenkirchener Fußballstadion singen, und 1600 Musiker werden in einem früheren Stahlwerk die 8. Sinfonie von Gustav Mahler aufführen. Andere Projekte erfordern Bauarbeiten wie einen neuen Aussichtsturm, eine Herkulesstatue und andere mehr. Hierzu gehört auch der Umbau des Emscherschnellweges zwischen Dortmund und Kamp-Lintfort zur »Parkautobahn A 42«.

Bekanntlich haben Autobahnen für die deutsche Geschichte eine besondere Bedeutung. Am Bau dieser »Straßen des Führers«, die während des »Tausendjährigen Reiches« von 100 auf fast 4000 Kilometer verlängert wurden, waren etliche »Landschaftsanwälte« beteiligt. Sie haben erreicht, dass Brücken aus Stahlbeton bis heute mit Natursteinen verkleidet werden und haben für geschwungene, an Berg und Tal angepasste Trassenführungen gesorgt. Die Autobahn München-Salzburg macht sogar einen Umweg, damit die Fahrer »den grandiosen Blick ins Alpenvorland« genießen können. Immer wieder wurde auf die gute Aus-



Parkautobahn A 42, Parktankstelle Gelsenkirchen-Schalke / Skizze: Bürogemeinschaft Latz und Partner

sicht für die Kraftfahrer geachtet. Wo möglich wurde »eine schöne Tor- und Rahmenwirkung für den Fernblick« inszeniert.

»Nicht Straßen ... sollten entstehen, ... sondern Kunstwerke. ... So will es der Führer«, erklärten damalige Planer. Autobahnen sollten sich »mit ihrer umgebenden Landschaft zu einem kulturwürdigen Gesamtgebilde« verbinden, und die Autofahrer sollten einen »Gesamteindruck von eindringlicher Wirklichkeit« erleben. Friedrich Tamms, nach dem Krieg Düsseldorf Baudezernent, pries schon 1938 die »Autobahn als Kulturdenkmal«.

Nach der Kapitulation spielten diese Aspekte keine Rolle mehr. Planung und Politik im Ruhrgebiet bauten Autobahnen und Schnellstraßen zu einem nahezu rechtwinkligen Rasternetz aus, um eine gute Raumerschließung zu erreichen. Nebenwirkungen sind Lärm, Staub und Abgase, sodass die Autobahnen zu einem »Fremdkörper«, einem »Unort« geworden sind.

Nun wird die A 42 für die Kulturhauptstadt in »70 Kilometer Park im Pott« (*RN*, 21.1.09) umgewandelt. Ein »eigener, kulturlandschaftlicher Anspruch« soll dabei erfüllt werden. Ziel ist die »Reintegration einer großen Verkehrsinfrastruktur in das Gefüge einer attraktiven urbanen Kulturlandschaft«. Doch wie soll das geschehen? Sollen die benachbarten Wohn-, Gewerbe- und Grüngebiete besser vor Verkehrslärm und Autoabgasen geschützt werden?

Die Antwort ist merkwürdig bekannt. Geplant ist, die A 42 als »Erlebnisroute der urbanen Kulturlandschaft zu inszenieren«. Sie soll – so der »Erfinder« der Parkautobahn – den Autofahrern »mehr Vergnügen beim Fahren bieten« als früher, als es noch »spannend (war), die qualmenden Schlote der Zechen und Hochöfen entlang der noch jungen A 42 zu sehen« (*RN*, 21.1.09). Inzwischen haben die meisten Schlote ausgequalmt. Wo daher nichts mehr zu sehen ist, will die Kulturhauptstadt etwas Neu-

es bieten. So sollen in den Autobahnkreuzen, die derzeit völlig »zugegrünt« sind, »erlebbare Parks« entstehen: »Ohrenparks«. Damit jeder Autofahrer während der Fahrt durch ein Autobahnkreuz einen 30 Sekunden langen Blick auf Narzissen oder Tulpen und blühende, aber nicht fruchtende Obstbäume werfen kann.

Aber bitte nicht aussteigen und in diesen Autobahnenohren nach Erholung oder Kultur suchen, schon aus gesundheitlichen Gründen.

Aussteigen erwünscht gilt hingegen für die »Parktankstellen«. Während die Kirchen im Jahr 2010 als »spirituelle Kulturparktankstellen« zum »geistlichen Auftanken« einladen, bieten die Parktankstellen auf den Parkplätzen an der A 42 Informationen zur Kulturhauptstadt und Fahrräder für Ausflüge.

Wo jedoch rechts oder links der Autobahn etwas Sehenswertes steht, versperren Lärmschutzwände, Büsche und Bäume den Blick, bedauert der maßgebliche Planer und verweist auf einen Kollegen »aus den Niederlanden, der sich bei uns darüber beschwerte, dass er auf unseren Autobahnen durch »grüne Würste« fahre und nichts sehe« (*RN*, 21.1.09). Tausende von Bäumen und Sträuchern werden daher abgeholzt. Bis in vier Meter Tiefe werden ihre Wurzeln gerodet, damit auch ja nichts nachwächst. »Landschaftsfenster« heißen diese Kahlschläge zur »Inszenierung von Sichtbeziehungen«, und in Lärmschutzwänden werden Plexiglasscheiben eingefügt. Wie viele Autofahrer der Aussicht wegen auf die Bremse treten, bleibt abzuwarten. Dass diese »Sichtschneisen« auch Lärm- und Abgasschneisen sind und die benachbarten Freiräume, Wohn- und Gewerbegebiete stärker belasten, hat Proteste hervorgerufen. Kulturell hingegen sind Verkehrslärm, Dieselruß und Benzingestank irrelevant. Bei der Kulturhauptstadt geht es eben um »starke Bilder« und nicht um Luftreinhaltung. ◀

Annette Nietfeld (1985): »Reichsautobahn und Landschaftspflege«, in: *Werkstattberichte des Instituts für Landschaftsökonomie*, Heft 13, Berlin

Erhard Schütz (1993): »Jene blaßgrauen Bänder« oder »Anmut, Härte und Zielstrebigkeit: Die Reichsautobahn in Literatur und anderen Medien des »Dritten Reiches««, online: <http://iasl.uni-muenchen.de/register/schuetz.htm> (9.10.09), Abschnitt 5 mit weiteren Verweisen

»Gestaltung der Parkautobahn A 42. Ohrenparks, bauliche Zeichen und Infostationen«; in: *Dokumentation der Werkstattverfahren*, Oktober 2009

[www.ruhr2010.de](http://www.ruhr2010.de)