



foundation 5+ landschaftsarchitekten 

**Planergruppe GmbH  
Oberhausen**

Kassel/Oberhausen im März 2008

**Parkautobahn A 42 – Machbarkeitsstudie**

Im Masterplan Emscher Landschaftspark 2010 wird die Möglichkeit erörtert, die A 42 Emscherschnellweg in den Emscher Landschaftspark zu integrieren. Der Emscherschnellweg soll zum Bestandteil des regionalen Parks entwickelt werden, er soll zur ‚Parkautobahn‘ des Emscher Landschaftsparks werden.

Das bedeutet vor allem, dass eine erlebbare Beziehung zwischen den Nutzern der Parkautobahn und der angrenzenden Stadtlandschaft hergestellt wird. Die Parkautobahn als zentraler Nerv und als Rückgrat des Emscher Landschaftsparks eignet sich in besonderer Weise als innovatives und nachhaltiges Projekt für die Kulturhauptstadt 2010.

Die an die Autobahn angrenzenden Städte von Duisburg im Westen bis Dortmund im Osten sowie der RVR, die Emschergenossenschaft und Straßen NRW als Träger der A 42 profitieren insgesamt wie auch ganz individuell von dem regionalen Projekt Parkautobahn.

Lokale Projekte können an das regionale Band der Parkautobahn angedockt werden, so dass mit der Parkautobahn und dem Emscher Landschaftspark ein großes und umfassendes Projekt entsteht, das sich facettenreich präsentieren kann.

Zur Zeit erlebt der Autofahrer den Emscherschnellweg als einen linearen Raum, der insbesondere durch das begleitende Grün und durch die Lärmschutzwände von der Stadtlandschaft abgekapselt ist. Oft nur für wenige Sekunden kann man markante Bauwerke, Landmarken der Industrielandschaft und prägnante Stadt-

landschaftsbilder wahrnehmen. Der Emscherschnellweg unterscheidet sich auf den ersten Blick also nicht von anderen Autobahnen im Ballungsraum.

Um ihn zur Parkautobahn zu machen, muss es das Ziel sein, diese eher beiläufigen Landschaftswahrnehmungen deutlich zu verstärken. Als konkrete Möglichkeiten bieten sich langfristig notwendige Pflege- und Umbaumaßnahmen an. Gleichzeitig gilt es die vorhandene Gestaltungsqualität deutlich zu erhöhen und ein unverwechselbares, prägnantes Landschaftsbild zu komponieren und so die Parkautobahn selbst zu einem qualitativvollen Element der Kulturlandschaft des Emscher Landschaftsparks zu entwickeln.

Im Kontext der Kulturhauptstadt 2010 ist es geboten, besondere Orte und Schwerpunkte im Bereich der Parkautobahn aus dem Gesamtkonzept hervorzuheben und sie mit anderen Projekten der Anrainerstädte sinnvoll zu verknüpfen. Die räumliche Grundstruktur der Parkautobahn als regionales Band bietet hier alle Optionen konzeptioneller, thematischer und räumlicher Zusammenhänge.

Darüber hinaus bestehen aus Sicht der Straßenbauverwaltung auf mehreren Ebenen sinnvolle Synergien zu der mit dieser Machbarkeitsstudie vorliegenden Projektskizze.

Zum einen wird im Zuge neuer Überlegungen der Straßenbauverwaltung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zunehmend auf ein abwechslungsreiches und interessantes Umfeld

der Autobahn gesetzt und das Konzept einer dicht abgepflanzten Verkehrsstraße mit möglichst wenig Kontakt zur umgebenden Landschaft in Frage gestellt.

Zum anderen wird verstärkt nach Möglichkeiten zur Reduktion des Unterhaltungsaufwandes gesucht, um vor dem Hintergrund langfristig knapper Ressourcen den Unterhaltungsaufwand der Autobahnen zu reduzieren.

Die Aspekte Verkehrssicherheit und Reduktion des Unterhaltungsaufwandes führen zu Maßnahmen der Straßenbauverwaltung, die das mit der Machbarkeitsstudie vorgelegte Konzept zur Parkautobahn A 42 stützen und in wichtigen Teilen, z.B. der Wiederherstellung wichtiger Blickbeziehungen oder einem Plus an Transparenz bereits umsetzen.

Neben der inhaltlichen Programmierung des Konzeptes Parkautobahn gilt es eine tragfähige Struktur für die Projektträgerschaft der Parkautobahn zu finden. Prinzipiell stehen zwei Modelle zur Diskussion:

Modell A: Die Städte realisieren und unterhalten das Projekt Parkautobahn arbeitsteilig mit Straßen NRW.

Modell B: Der Regionalverband Ruhr übernimmt in seiner Rolle als Projektträger des Emscher Landschaftsparks zusammen mit Straßen NRW die Trägerschaft.

Beide Modelle lassen es zu, die Frage der Trägerschaft jeweils am konkreten Projekt zu klären. Für die Entwicklung und Sicherung der



Umsetzung innerhalb eines vereinbarten Gesamtkonzeptes bedingt ein solches Vorgehen aber die Einrichtung einer Lenkungs- und oder Steuerungsgruppe um zu gewährleisten, dass die einzelnen Bausteine zu einem lesbaren Projektzusammenhang zusammengefügt werden können.

Hinsichtlich der Finanzierung des Projektes sind neben den Trägern (Kommunen, RVR, Straßen NRW) selbstverständlich das ÖPEL und Mittel der Städtebauförderung anzusprechen, die durch Ziel-II-Mittel co-finanziert werden können. Dabei ist zu beachten das Straßen NRW selbst keinen Zugriff auf die genannten Förderprogramme hat. Im Bezug auf die unten beschriebenen konkreten Maßnahmen zur Realisierung des Projekts sehen wir Straßen NRW ergänzt um Mittel aus dem ÖPEL in der Finanzierung des Umbaus des Vegetationsbestandes entlang der Parkautobahn. Alle Maßnahmen zur Verbesserung der Freizeitinfrasturktur, wie Parktankstellen, Auftaktskulpturen etc. können den Programmen der Städtebauförderung zugeordnet werden. Die konkrete Verteilung von Fördermitteln kann erst im Zuge der Antragstellung verhandelt werden. Um eine Fertigstellung von Teilprojekten bis zum Präsentationsjahr der Kulturhauptstadt zu gewährleisten sollte diese Phase bis Ende Juni 2008 abgeschlossen sein.

Im Folgenden wird die Parkautobahn auf ihre Machbarkeit untersucht und Vorschläge für die Umsetzung von Teilprojekten bis zum Präsen-

tationsjahr der Kulturhauptstadt 2010 gemacht. Dabei gliedern sich die vorgeschlagenen Einzelprojekte in unterschiedliche Elemente, für die differenzierte Gestaltungsregeln entwickelt wurden. Ergänzend werden über verschiedene Testentwürfe, die einzelnen Maßnahme mit Kosten belegt und ein Finanzierungsrahmen für das Gesamtprojekt sowie für einzelne Teilprojekte ermittelt. Abschließend werden die zeitlichen Parameter bestimmt, die eingehalten werden müssen, sollten die Teilprojekte zum Präsentationsjahr der Kulturhauptstadt fertig gestellt sein.

Bei der Auswahl der Teilprojekte, die bis 2010 fertig gestellt sein sollen wurden eine Reihe von Kriterien berücksichtigt:

- Die Widererkennbarkeit der Parkautobahn als durchgehendes, besonderes Band soll gewährleistet sein.
  - Die geographische Verteilung der einzelnen Interventionen um möglichst verteilt besondere Highlights zu setzen und damit für den Autofahrer einen Rhythmus interessanter Orte zu erzeugen.
  - Die Vernetzungsmöglichkeiten mit anderen Projekten des Emscher Landschaftsparks und der Kulturhauptstadt.
  - Die Möglichkeit auf vorh. Infrastrukturen (z.B. Mitfahrerparkplätze) zurückzugreifen.
- Das explizit formulierte Interesse einzelner Kommunen an der Einrichtung von Parktankstellen.

Auswahl und Anzahl der mit dieser Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Teilprojekte, spiegeln den Wunsch wieder die oben genannten Kriterien optimal zu erfüllen. Vor dem Hintergrund der damit verbundenen Gesamtkosten wird aufbauend auf diese Ergebnisse zu diskutieren sein, welche Teilprojekte zur Grundlage einer Beantragung von Fördergeldern werden.

Neben dieser systematischen Aufarbeitung der Elemente einer zukünftigen Parkautobahn A 42 gibt es weitere Handlungsstränge, die sich auf die ordnungsgemäße Unterhaltung von bereits realisierten Projekten des Emscher Landschaftsparks an der Autobahn beziehen. Vor allem Anderen ist hier der Linienpark der Geschwindigkeiten in Oberhausen zu nennen, der einen wichtigen Beitrag zur Parkautobahn darstellt und deshalb bis 2010 eine grundlegende Instandsetzung erfahren sollte.

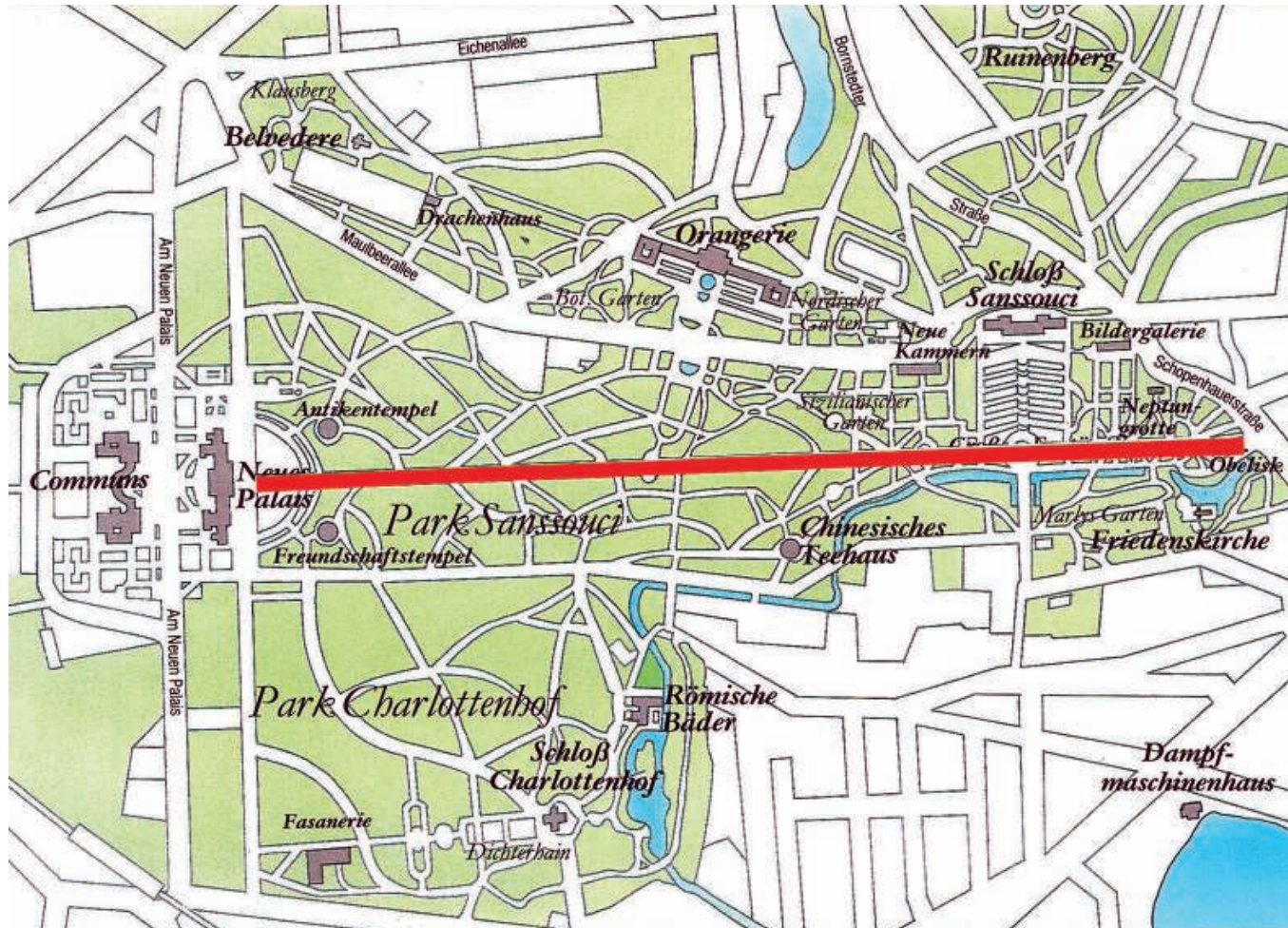
Die vorliegende Machbarkeitsstudie wurde am 01.02.2008 beauftragt.





Die amöbenhafte, sich scheinbar auflösende grüne Struktur des Emscher Landschaftsparks, die ja zugleich das Gegenbild der ebenso zerklüfteten bebauten Struktur darstellt, wird durch die großen Autoverkehrsadern deutlich und klar strukturiert.

Die A 42 übernimmt aufgrund ihrer zentralen Lage die Rolle eines funktionalen Rückgrats im Emscher Landschaftspark



Wie die A 42 im Emscher Landschaftspark übernimmt der Hauptweg vom Obelisk im Osten bis zum Neuen Palais im Westen die zentrale Erschließung im Park Sanssouci. Und abseits der Hauptwege liegt das Schloss...  
...auch Zollverein liegt nicht an der A 42.

... ist wie ein Spaziergang durch den Park von Sanssouci



Das Neue Palais



Welterbe Zollverein

Die Elemente großartiger Parks sind... Monumente



...Wasserachsen

...die Emscher



...der Ruinenberg

...die Hochöfen



...Gottheiten

...oder Fernwärmekrümmen





Die Kolonnaden in Sanssouci sind vergleichbar mit den Säulengalerien der Emscherbrücken. Die Elemente des Parks werden in Sanssouci beim Spaziergang entdeckt und besucht. Im Emscher Landschaftspark ist die Autofahrt auf der zentralen Erschließungsachse nötig, um den regionalen Park in seiner Dimension und mit all seinen Sehenswürdigkeiten angemessen erfassen zu können.



## JARDINS IMAGINAIRES



LES HABITANTS PAYSAGISTES



Bernard Lassus dokumentiert in seinem Buch „Jardins Imaginaires“ (Gärten der Vorstellung), die von „normalen“ Menschen, oft von Bergarbeitern gestaltet sind.

Wir sehen Schneewittchen am Brunnen sitzend. Und das Erstaunliche: sie schaut nicht in den Garten, in ihre für sie erschaffene Welt, sondern ihr Blick geht hinaus in die weite Landschaft mit Wiesen, Bäumen und Gebüsch.

Ihr Garten endet nicht am Zaun. Er reicht hinaus bis zum Horizont, schließt Häuser, Bergehalten und den Himmel mit ein.

Auf der A 42 hätte Schneewittchen kaum die Möglichkeit hinauszuschauen, um den Park zu entdecken.

Der Emscherschnellweg ist zwar nicht als Haupterschließung für einen regionalen Park konzipiert und gebaut worden, gleichwohl ist er mit dem Strukturwandel der Region zum zentralen und verbindenden Band des regionalen Parks geworden.

Es ist an der Zeit, dass die A 42 zur Parkautobahn für den Emscher Landschaftspark, zu einem Hauptweg des regionalen Parks wird. Hierfür muss sie vorsichtig, aber grundsätzlich in ihrem äußeren Erscheinungsbild verändert werden.



Volle Fahrt mit grünen Scheuklappen.

Die Landschaft des Emscher Landschaftsparks reduziert sich beidseitig der A 42 auf blickdichte Gebüsch- und schmale Grasstreifen.

Die Autos sind eingesperrt in einen grünen, engen Korridor. Die umgebende Landschaft ist vom Auto aus nicht wahrnehmbar und der Autoverkehr ist von der Landschaft aus weitgehend unsichtbar.

Nur der Lärm verweist auf die Verkehrsader.



Wie erlebt der Autofahrer den Emscher Landschaftspark?



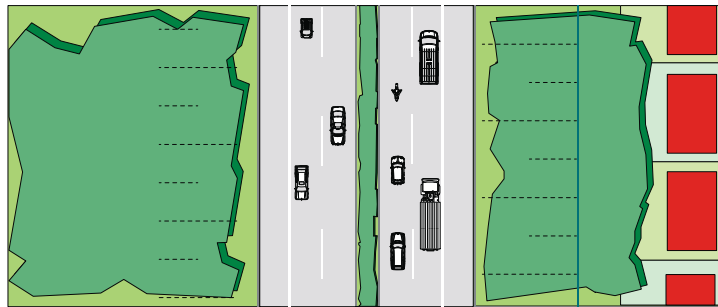
Die mit hoher Geschwindigkeit rollende Kapsel entrückt die Insassen von der realen Außenwelt. Sinfonien oder Rockkonzerte begleiten den Reisenden bei angenehmer Innentemperatur durch einen eher gleichförmigen Schlauch. Selbst Panoramascheiben und Glasdächer können keinen erkennenden Blick auf die Landschaft liefern. Bestenfalls erkennt man über den Asphaltstreifen, Gebüsch, Hinweistafeln und den Gefäßen anderer Verkehrsteilnehmer schemenhaft die Umrisse von filigranen oder imposant aufragenden maschinenartigen Bauwerken. Die Vielfältigkeit einer ehemals großen Industrieregion bleibt hinter einer mehr oder weniger grünen „Wurst“ verborgen.

Beschleunigen...



Beendet man die Fahrt auf der Parkautobahn und rollt die Ausfahrt hinaus in die Stadt oder in den Emscher Landschaftspark, ändert sich die Perspektive.

Die Wahrnehmung der Landschaft als vorbeiziehendes Panorama ist beendet, und man kann sich entsprechend seiner Interessenlage den Betrachtungen der Details des Emscher Landschaftsparks und seiner Stadtlandschaft widmen: der Architektur der Flusslandschaft, den Ikonen der Montanindustrie, der Industrienatur oder der Kunst und der Kultur in einer vielfältig strukturierten stadträumlichen Umgebung.



Bestand

Die Untersuchung des Gesamtverlaufs der A 42 unter Berücksichtigung von

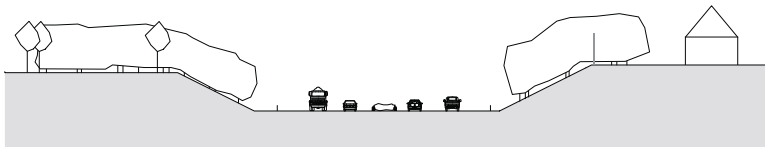
- Topographie
- Vegetation
- angrenzenden Nutzungen und
- Baukörpern

führt zu vier Querschnittstypologien, die ihrerseits eine Vielzahl von Varianten aufweisen können.

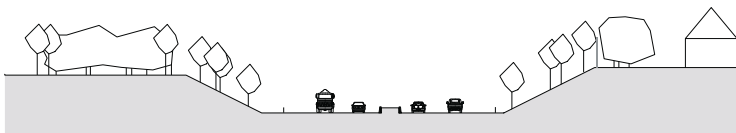
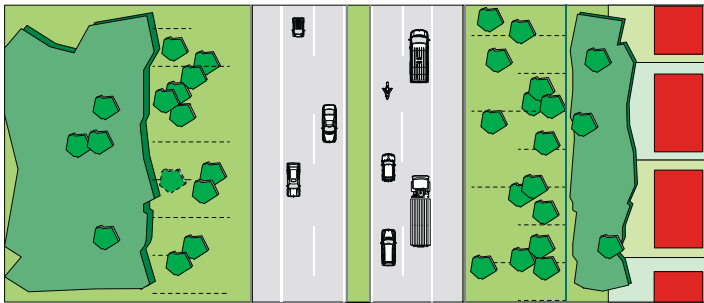
1. Böschungverlauf
2. Ebene
3. Damm
4. Einschnitt

Auf ca. einem Drittel der Strecke verläuft die A 42 in Dammlage. Auf einem Viertel bildet die Trasse der Autobahn zusammen mit dem angrenzenden Gelände einen Böschungverlauf. Lediglich auf einem Achtel der Strecke liegt die Trasse mehr oder weniger ebenerdig oder im Einschnitt.

Allen Typologien gemeinsam ist, dass die Autobahn meistens versteckt hinter Baum- und Strauchkulissen durch die Landschaft des Emschertals geführt wird. Das dieses Emschertal zugleich einer der größten und am besten entwickelten regionalen Landschaftsparks mit bedeutenden und herausragenden Bauwerken der Industriegeschichte und der noch immer lebendigen Montanindustrie sowie des Strukturwandels ist, kann aus der Perspektive des Rasenden auf der Autobahn nicht wahrgenommen werden.



Planung



Gestaltung im Bereich Einschnitt



Für das Redesign des Straßenbegleitgrüns sind die den Fahrbahnen zugewandten Böschungen besonders wichtig.

Hier fehlt derzeit jedes Gefühl von Großzügigkeit; der notwendige Lärmschutz wird weitestgehend durch die Topographie gewährleistet und die Prägnanz einer landschaftsarchitektonischen Gestaltung kann auch mit Tempo 100 erlebt werden.

Über ein selektives Herausnehmen und Nachpflanzen von Gehölzen können die Bestände zu großzügigen, parkartigen und transparenten Beständen umgebaut werden. Monochrom gehaltene Baumgruppen gliedern einzelnen Abschnitte des linearen Parkbandes der Parkautobahn.

Auf die ganze Strecke übertragen, bedeutet dies den Umbau von ca. 36 ha Verkehrsbegleitgrün.

Leitbäume für die Gestaltung der Parkautobahn könnten Kiefer und Kirsche sein.



Um die Wahrnehmung dieser eindrucksvollen, großen, zusammenhängenden Industrielandschaft gerade auch für die Reisenden auf der Autobahn zu verbessern, ist es notwendig, die ohnehin überfälligen Pflegemaßnahmen des Straßenbegleitgrüns so auszurichten, dass die Sehenswürdigkeiten des Emscher Landschaftsparks, ihr Zusammenhang mit der regionalen Entwicklung und das vielfältige Patchwork unterschiedlicher Freiräume dauerhaft sichtbar bleiben und nicht von Grün überwuchert werden. Das Ziel heißt mehr Transparenz und zugleich die Entwicklung einer spannungsreichen Vegetation, die in ihrer Gesamtheit den erkennbaren Eindruck eines Parks vermittelt.

Schlagwort: Baumdächer über grünem Grund

Gezielte Interventionen an besonderen Orten schaffen Sichtachsen zu imageprägenden Bauwerken, Landmarken und Landschaftselementen. Über die Aussicht verwebt sich die Autobahn A 42 mit dem umgebenden Landschaftspark und wird wie selbstverständlich zur Parkautobahn.



Referenz:  
'Landschaft im Dia'  
Künstlerkollektiv Haus-Rucker-Co.

documenta 6, 1977

Der Rahmen schärft den Blick...



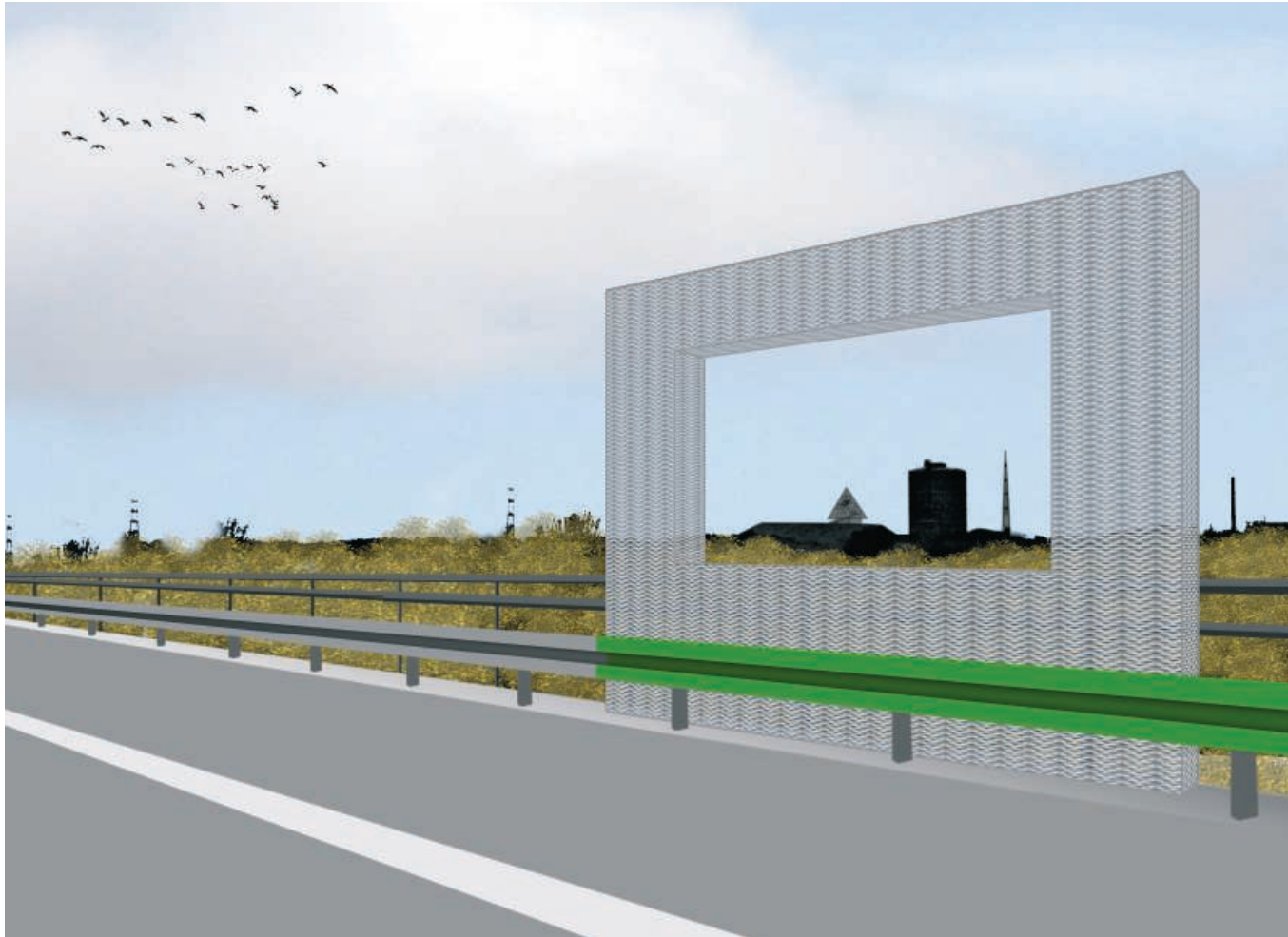


Aber nicht überall an der Strecke ist undurchdringliches Gebüsch. Dort, wo Wohngebiete direkt an der A 42 liegen, schützen Wände aus Beton und Stahlelementen vor Lärm.

Für den Autofahrer werden die Scheuklappen noch enger.

Nur Kirchturmspitzen tauchen hin und wieder für Sekundenbruchteile auf. Um die Eintönigkeit der Strecke zu unterbrechen, sollte hin und wieder sichtbar gemacht werden, was sich hinter der Lärmschutzwand verbirgt.

Fenster in der Wand bieten schöne Aussichten. Der Raum öffnet sich und ganz beiläufig sieht man eine alte Kirche oder ein schönes Haus; man darf auf das nächste Fenster gespannt sein...



Wenn das straßenbegleitende Grün an bestimmten Stellen zurückgedrängt wird und den Blick durch eine Sichtachse frei gibt, wird dieser durch einen Rahmen in der Landschaft auf ein besonderes Merkmal des Emscher Landschaftsparks gelenkt.

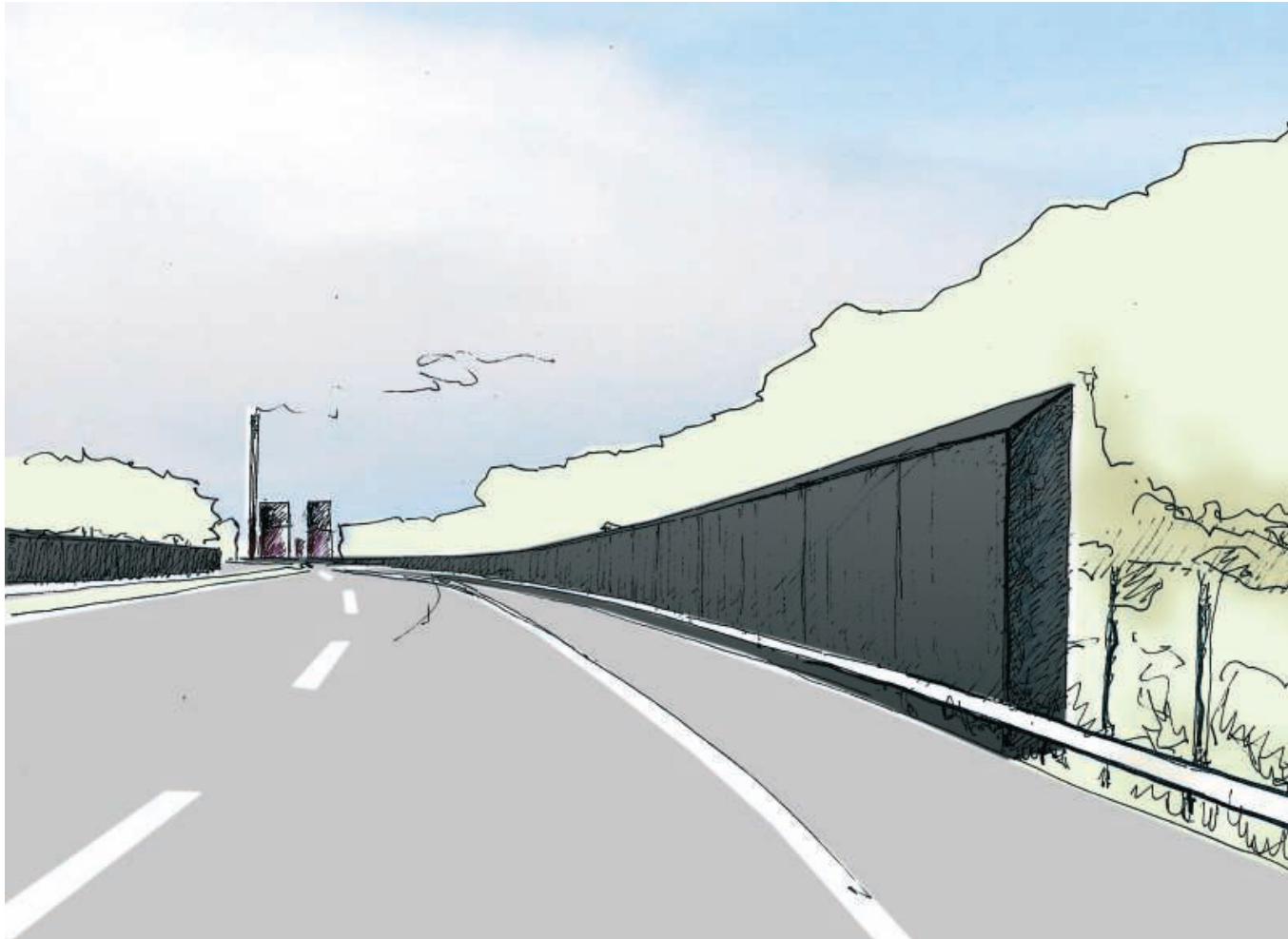
Der Rahmen hat eine Größe von ca. 10 m x 4 m. Die Stahlkonstruktion trägt eine Umrahmung aus Streckmetall in der Breite von ca. 80 cm, im Sockelbereich von ca. 120 cm.

Um die Bedeutung des Fensterrahmens noch zu unterstreichen, kann die Leitplanke auf ca. 50 m farblich hervorgehoben werden.





In Teilbereichen müssen die vorhandenen Lärmschutzwände durch neue ersetzt werden, weil sie ihre Funktion nicht mehr erfüllen. Die neuen Lärmschutzwände sollen so wie ihre vorherigen konstruiert sein. Dies sind für die Parkautobahn zwei Systeme: Betonelemente mit schallschluckenden Porenbetonprofilen oder schalldämmende Stahl oder Aluminiumelemente, die vor eine Stahlbetonkonstruktion gehängt werden. Es wäre angenehm, wenn die Lärmschutzwände i. d. R. auch farblich sehr zurückhaltend gestaltet würden, um dann an besonderen Stellen, z. B. vor einer Ausfahrt, für ca. 50 m eine besondere Farbkennung zu zeigen. Auch ist es vorstellbar, an geeigneten Stellen gestaltete Graffiti (z.B. von Schulen und örtlichen Künstlern) auf den Lärmschutzwänden zu zeigen.



## Lärmschutzwände Regeln

- einheitliches Design
- keine Abtrepung, sondern gerade Kante mit Höhenversatz zum nächsten Abschnitt
- anthrazit mit durchgängigen Farbakzenten
- Lärmschutzwand als Volumen zeigen
- keine sichtbaren Stützen

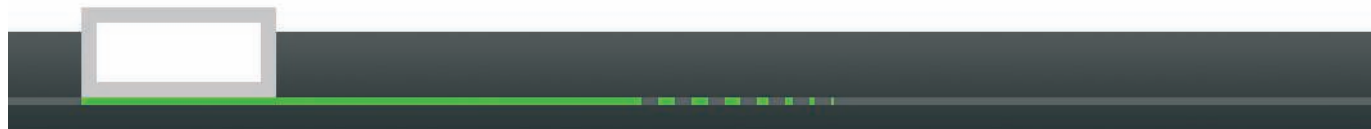
### Lärmschutzwand: einheitlich anthrazit



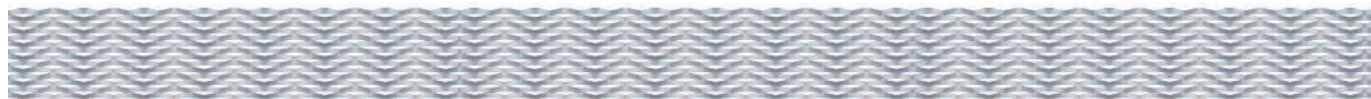
### Lärmschutzwand: farbliche Taktung vor Ausfahrten



### Leitplanke: farbliche Taktung vor Landschaftsfenster

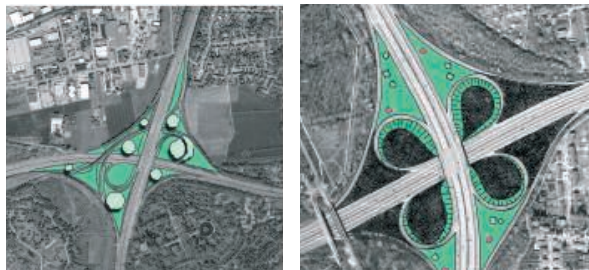


### Produktfamilie Auftakte, Parktankstellen, Vitrinen, Landschaftsfenster



Um die Wiedererkennbarkeit der Parkautobahn zu unterstützen ist eine durchgängige Farbgestaltung der baulichen Elemente der Parkautobahn sinnvoll. Hierzu bedarf es eines konzeptionellen Ansatzes, der ähnlich der Gestaltung der anderen Elemente der Parkautobahn bestimmten grundlegenden Rahmenbedingungen Rechnung trägt und sich Regeln unterwirft. Erste Vorschläge für ein noch vertiefend zu bearbeitendes Farbkonzept sind:

- Zurückhaltende Grundfarbe der Elemente Lärmschutz, Brücken, Leitplanken
- Markierung besonderer Situationen und/oder Bauwerke durch kleine farblich abgesetzte Bereiche. Die Farbe eines möglichen Logos sollte dabei verwendet werden.
- Die Taktung im Bereich der Parktore ist hiervon ausgenommen und kann zur Individualität des jeweilige Parktores verstärken (Vom kontrollierten Spraysen bis zur grafischen Applikation).
- Alle Geländer der Brücken sollten gleich behandelt werden (ebenfalls zurückhaltende Farbe).



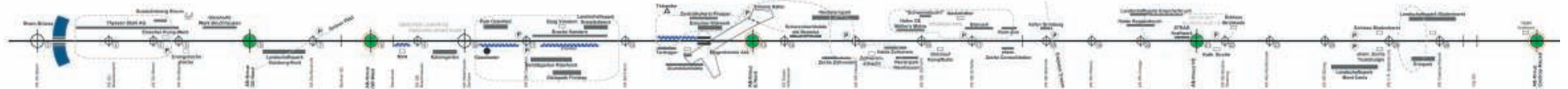
### Ohrenpark Regeln

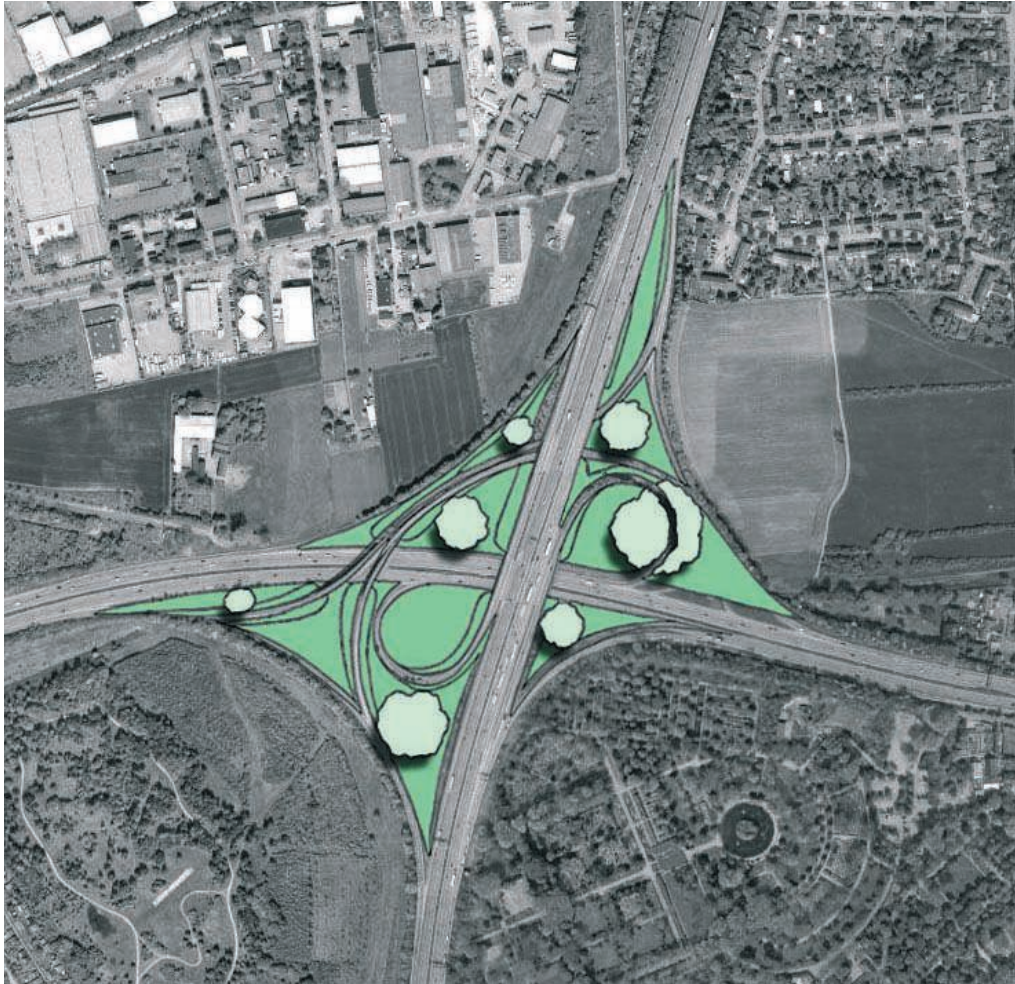
- Transparenz
- Offenheit
- Großzügigkeit
- fahrende Autos sind bewußter Bestandteil
- es gibt zwei Schichten: Fläche und Einzelbaum
- Einfriedung und geschlossener Rand



Die in Ost-West-Richtung verlaufenden Parkautobahn A 42 wird auf ihrer Länge von 52 km fünfmal durch in Nord-Süd-Richtung verlaufende Autobahnen gekreuzt. Somit durchläuft die Parkautobahn fünf Autobahnkreuze, die aufgrund ihrer Lage, ihren weiteren Anschlussmöglichkeiten und ihrer landschaftlichen Disposition völlig unterschiedliche Raumsituationen entstehen lassen. Zur Zeit sind alle fünf Autobahnkreuze „zugegrünt“. Dass sich zwei Autobahnen kreuzen und die Verkehre sich neu orientieren und verteilen, ist kaum erkennbar. Zugleich beanspruchen diese Straßenkreuzungen erhebliche Flächen in der Stadtlandschaft des Emscher Landschaftsparks. Und niemand (außer den Befugten) darf diese Räume betreten. Für eine Parkautobahn wäre es jedoch angemessen, dass zumindest für den Autofahrer diese Autobahnkreuze zu erlebbaren Parks werden.

Diese Ohrenparks sollen in ihrer Gestaltung sehr unterschiedlich sein und sich immer mit ihren Besonderheiten auf den Ort beziehen. In den Ohrenparks sollen Transparenz und die Weite des Raumes das zentrale Thema sein. Von den fünf Autobahnkreuzen sollen zur Kulturhauptstadt zwei Ohrenparks gebaut werden.

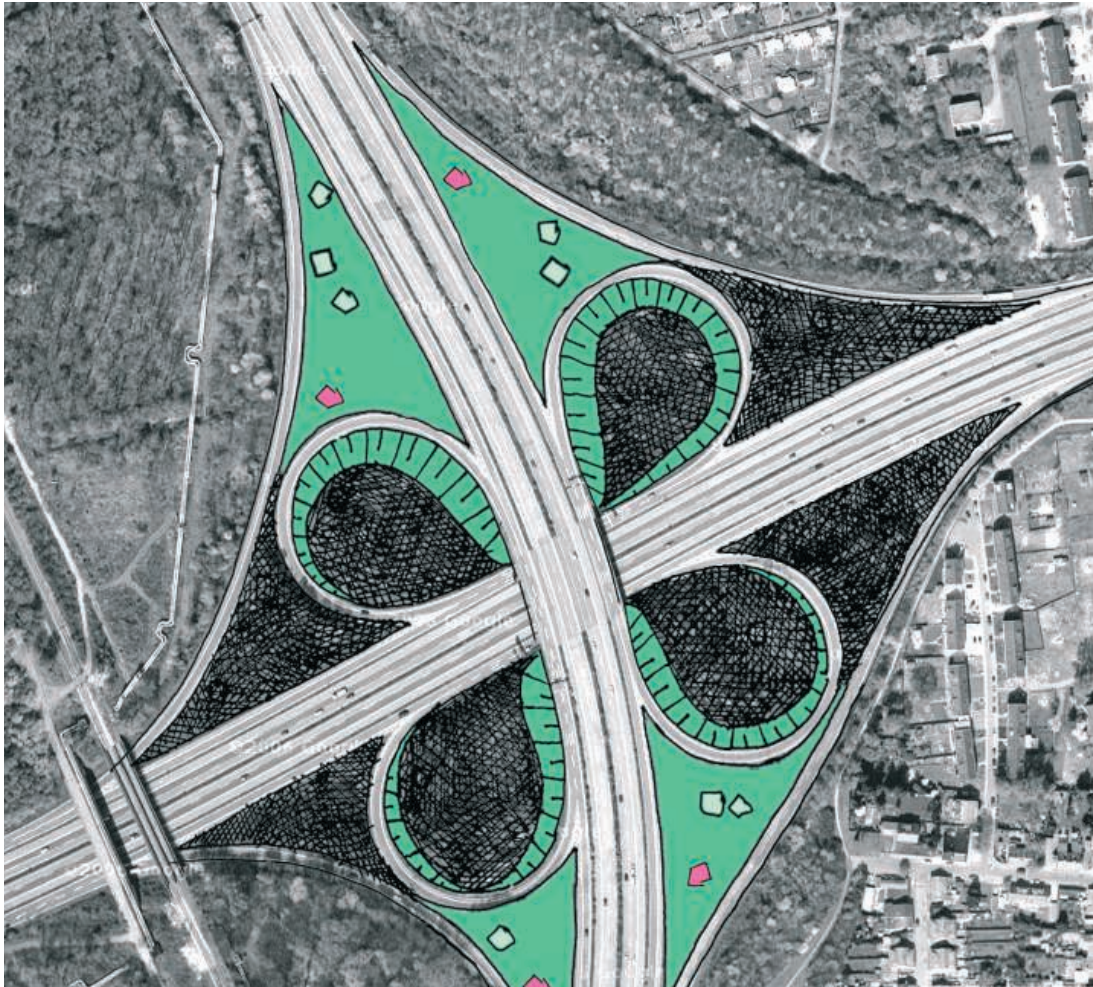




Die äußere Bepflanzung bleibt vollständig erhalten.

Die Flächen zwischen den einzelnen Fahrstreifen werden zu Grasflächen umgewandelt, die zweimal im Jahr gemäht werden. In diesen grasigen Untergrund werden kreisrunde Baumpakete gestellt, die an die Linnischen Remisen in der Potsdamer Feldflur erinnern. Die Grasflächen sollen blumenreich sein. In den Baumkreisen wachsen Kiefern.



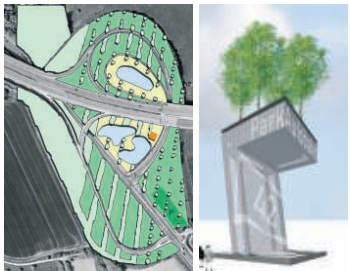


Das Autobahnkreuz besteht aus großen Wiesenflächen, in denen vereinzelt Kirschen und Kiefern stehen.

Die unten liegenden Flächen mit den Innenohren des Kreuzes bekommen eine Oberfläche aus schwarzem Substrat, das an die Kohle- und Kokshalden in der näheren Umgebung erinnert. Das gelblühende Schmalblättrige Greiskraut wird im Laufe der Zeit diese Flächen erobern. Wie ein Schönheitsfleck überragt ein Stahlgittermast den Park.



Hier ist Raum für einen weiteren ‚Ohrenpark‘ im Bereich der Parkautobahn, weil hier zugleich der sog. ‚Auftakt Ost‘ (Skulptur, wie an anderer Stelle beschrieben) platziert ist. Das nahe Kraftwerk und die Stahlgittermasten, die das Autobahnkreuz queren, geben das Thema ‚Energie‘ vor. Deshalb schlagen wir vor, das innere Kleeblatt streifenförmig mit Chinaschilf zu bepflanzen. Eine Ernte kann dem Pflegerahmen der Straßenbauverwaltung angepaßt werden – von einem jährlichen Turnus bis zur einer Mahd im Abstand von mehreren Jahren ist alles möglich. Nachts ‚blüht‘ ein besonderes Lichtgras aus Solarleuchten und macht das Autobahnkreuz zu einem geheimnisvollen Lichtzeichen. Die Randbereiche sind mit wenigen Bäumen locker bepflanzt. Den Untergrund bildet eine blumenreiche Wiese. Das Kreuz selbst bleibt in seinen äußeren Rändern mit standortgerechten Bäumen und Sträuchern bepflanzt. Der breite Mittelstreifen wird als Allee aus Roteichen und Gras ausgebildet.



### Auftakt Regeln

- Zeichen für den Beginn der Parkautobahn
- nicht benutzbare Skulptur
- Verweis auf den ELP
- Beziehung zwischen Anfang und Ende



### Auftakt West - Auftakt Ost

Die Parkautobahn ist die BAB 42 von der Anschlussstelle 3 Duisburg-Baerl unmittelbar am Westufer des Rheins bis zum AK Castrop-Rauxel-Ost. Ihr Anfang oder auch ihr Ende im Westen wie auch im Osten wird in besonderer Weise markiert.

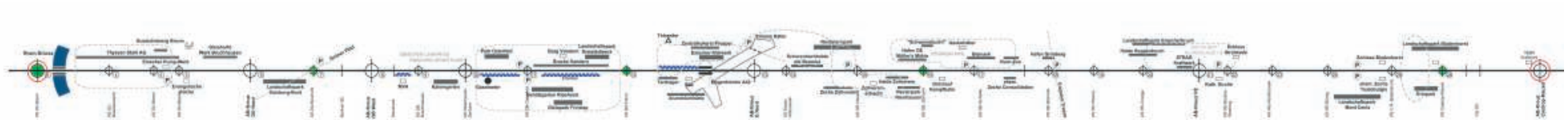
Eine Stahlrahmenkonstruktion trägt auf einer Höhe von ca 16 m einen Baumhain auf einer Fläche von ca. 8 m x 8 m.

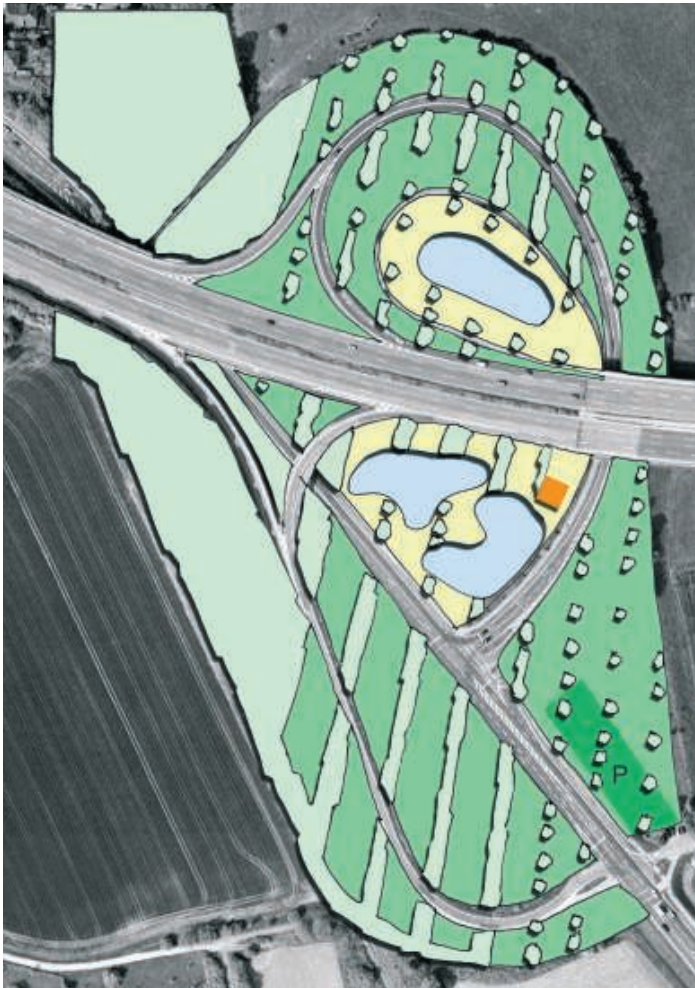
Die Konstruktion wird mit transparenten Streckmetallvorhängen umschlossen.

Oben verbirgt sich ein ca. 2 m tiefer Stahltrog, der das Pflanzsubstrat für den Baumhain aufnimmt. Der Baumhain kann beleuchtet werden. Das Denkmal für die durch die Industrialisierung geschaffene Landschaft des Emschertals wird im Westen im Bereich der AS 3 Duisburg-Baerl südlich der Autobahn platziert.

Im Osten steht das Monument im Bereich des Autobahnkreuzes Castrop-Rauxel-Ost.

Der Baumhain wird hier durch Windräder ersetzt.





#### Beispiel Parktor Duisburg-Baerl

Die vorhandenen Wasserflächen werden intensiviert und vergrößert, um sie deutlicher wahrnehmen zu können.

Die vorhandene Vegetation wird neu strukturiert, so dass über die schon beschriebene Taktung und Reduzierung insbesondere des strauchigen Aufwuchses die besondere Topographie, die Wasserflächen und der Kies (wie am nahen Rheinstrand) ein unverwechselbares Landschaftsbild entstehen lassen.

Die Flächen in den Randlagen öffnen sich zu den Rheinwiesen.

Der Blick der ankommenden Autofahrer ist nicht mehr gefangen in der Schneise der Abfahrt.

Die Skulptur ‚Auftakt West‘ begrüßt die Reisenden im Emscher Landschaftspark.



Der Ohrenpark AK Castrop-Rauxel-Ost (Beschreibung siehe Seite 25) ist zugleich der Standort für die Skulptur ‚Auftakt Ost‘. Anstelle eines Baumhains stehen auf seiner ca. 16 m hohen Plattform Windräder zum Thema ‚Energie‘.

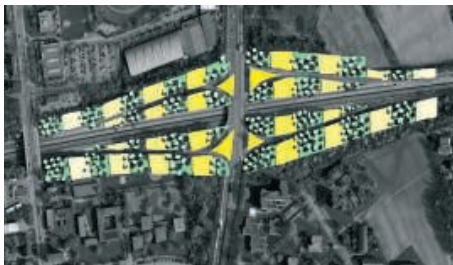


Referenz:  
'Solargras'  
Fa. Kopf Solarschiff GmbH



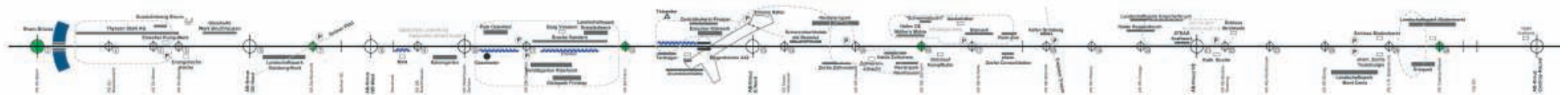


Alle Anschlussstellen der Parkautobahn von der AS 3 Duisburg-Baerl bis zur AS Castrop-Rauxel sind Parktore. Sie markieren die Orte, an denen man die Parkautobahn verlassen kann, in den Emscher Landschaftspark direkt oder in die Stadt hineinfahren kann. Umgekehrt bilden sie die Parkeingänge auf die Autobahn. Die Parktore sind in besonderer Weise gestaltet: die Auswahl der Vegetation, ihre Zusammensetzung und ihr Arrangement geben jedem Parktor ein individuelles Erscheinungsbild. Gleichzeitig unterliegen sie jedoch einfachen, robusten Gestaltungsregeln. Grundlage bildet die vorhandene Vegetation, sie wird allerdings deutlich verändert und ergänzt. Bei allen Parktoren soll eine deutliche „Taktung“ erkennbar sein. Regelmäßig wird vorhandener Baum- und Strauchbestand entfernt und durch Wiesen mit besonderen Blühaspekten ersetzt. Parkbäume mit ungewöhnlichem Habitus, auffallendem Blattschmuck oder eindrucksvollen Blühaspekten, ergänzen die vorhandene Vegetation und lassen deutlich das Bild eines Parks entstehen. Für die Kulturhauptstadt 2010 sollen vier Parktore eingerichtet werden.



### Parktor Regeln

- Vitrinen mit Skulptur und Abfahrtsziffer
- getaktete Pflanzung
- Auflösen von vorhandenen Gehölzgruppen
- getaktete Pflanzung im Bereich der Parktore mit gärtnerischer Vegetation





Der Begriff des Parktores bekommt bei der AS Duisburg- Neumühl eine besondere Bedeutung, denn unmittelbar an der Anschlussstelle beginnt der Landschaftspark Duisburg-Nord, und der „Grüne Pfad“ führt von Oberhausen kommend direkt in den beliebten Landschaftspark hinein. Eine Aufwertung der Anschlussstelle zu einem Parktor ist gerade diese Stelle besonders geeignet.

Der „Grüne Pfad“ gibt die Richtung der neu zu ordnenden Vegetation an. Die Böschungen vor der Lärmschutzwand bleiben in ihrer Struktur erhalten. Das dichte Gehölz wird soweit zurückgenommen, dass eine großzügige, durch Baumreihen klar strukturierte Wiese entsteht, die durch ihren eindeutigen parkähnlichen Charakter auf den unmittelbar angrenzenden Landschaftspark verweist.





Die Eisenbahnbrücke über der Parkautobahn westlich der AS Bottrop-Süd gibt die Richtung für die Taktung der Vegetation an. Die dichten Gebüsche südlich der Autobahn werden zu Gehölzstreifen und Baumreihen umgestaltet. An den Ausfahrten und Zufahrten dominieren Grasflächen, die durch Gehölzstreifen und Baumreihen gegliedert werden. Damit wird der gesamte Raum im Bereich der AS Bottrop-Süd zwischen der Emscher und den Bahnstrecken bewusst durch Vegetation gestaltet. Das „Verpackungsgrün“ der Autobahn wird neu geordnet.

Mit Grün aufgefüllte Resträume werden zu eigenständigen, landschaftsarchitektonisch gestalteten Räumen entwickelt. Damit bilden sie einen wichtigen Bestandteil des neuen Stadteingangs für Bottrop.

Der vorhandene Mitfahrerparkplatz wird zur Parktankstelle ausgebaut und ggf. erweitert.



Die Anschlussstelle ist noch relativ neu. Der dichte Pflanzenpelz, wie wir ihn sonst an der Autobahn kennen, fehlt hier. Der gesamte Raum ist von der Autobahn – insbesondere von Osten aus – sehr überschaubar und lässt sich leicht in sein unmittelbares Umfeld einordnen. Klare Begrenzungen des Raumes sind insbesondere im Norden und Westen durch Wälle, Böschungen und einen dichten Birkenbestand erkennbar, während südlich der Autobahn und der Anschlussstelle der Raum diffus in ein angrenzendes Wohngebiet übergeht. Eine neue Prägung erhält die Anschlussstelle Schalke durch die gitterartige Struktur von Baumreihen und Pflanzstreifen, die ihre Ausrichtung aus der Lage der Kanten des vorhandenen Parkplatzes beziehen. Beherrschendes Element ist momentan ein Stahlgittermast einer querenden Hochspannungsleitung. Auch hier wird der vorhandene Mitfahrerparkplatz zur Parktankstelle ausgebaut.



Die Anschlussstelle liegt in dem einzigen großen Einschnitt der A 42. Sie ist mit sog. „Holländischen Rampen“ versehen. Die Flächen der Seitenbereiche sind im Gegensatz zu den anderen Anschlussstellen eher gering.

Aufgrund des Einschnittes ergeben sich beidseitig der Autobahn jedoch relativ große wahrnehmbare Flächen. Der hier vorhandene flächige Bewuchs wird reduziert, so dass sich ein Streifenband unterschiedlicher Vegetationsstrukturen ergibt: Vorhandene Gehölze über einen grasigen Grund wechseln mit Streifen aus flächigen Strauchpflanzungen, wie z. B. Efeu, gelbes Johanniskraut oder gelber Liguster.



## Parktankstellen Regeln

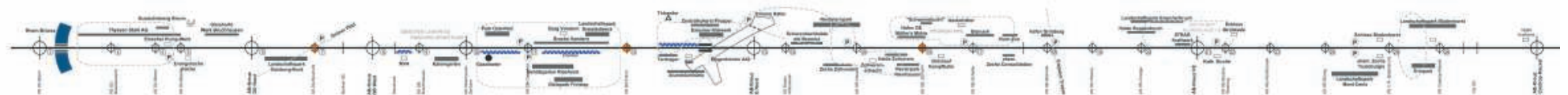
- Die Parktankstellen sind weithin sichtbare Zeichen.
- Die Parktankstellen dienen als Treffpunkte und Ort der Informationsvermittlung.
- Die Parktankstellen sind Aussichtspunkte in den Emscher Landschaftspark und auf die Autobahn.
- Die Parktankstellen können aufgrund des Modulsystems je nach örtlichen Anforderungen und Gegebenheiten gestaltet werden und verschiedene Funktionen aufnehmen.



Eine besondere Rolle im Ensemble der unterschiedlichen Elemente der Parkautobahn nehmen die sog. Parktankstellen ein.

Man tankt hier keinen Treibstoff für das Fahrzeug, sondern man tankt sich selbst auf mit dem Erlebnis Emscher Landschaftspark und 2010 mit dem Ereignis Kulturhauptstadt.

Die Parktankstellen sind Orte, an denen man die Perspektive wechselt. Der Autofahrer (und seine Mitreisenden) erlebt hier, die von ihm gerade noch mit 100 km/h durchfahrene Landschaft aus dem Blickwinkel des Spaziergängers oder des Radfahrers. Hat er gerade noch aus seinem geschützten Gefäß heraus eine Vielzahl vorbeiziehender Eindrücke von Grün, Bauwerken, Mauern, Straßen und Strommasten wahrgenommen, weht ihm jetzt der Wind direkt um die Ohren, er hört Geräusche, Stimmen, Lärm, riecht und schmeckt den Emscher Landschaftspark mit seinen zahlreichen verschiedenartigen Elementen der Städte, der Industriegeschichte, der Industrienatur und den Metamorphosen des Raumes.





Das Parktor Bottrop-Süd eignet sich in besonderer Weise eine Parktankstelle aufzunehmen. Es ist bereits ein Mitfahrerparkplatz vorhanden. Dieser bietet zudem noch das Potenzial entlang der Autobahn weitere Stellplätze anzubieten. Von hier aus kann man zu Fuß oder mit dem Fahrrad den Ost-West-Grünzug (die Emscher Insel) unmittelbar erreichen. Fahrradweg und Brücke über die Emscher sind bereits vorhanden. Zielpunkte in einem Rundweg wären z. B. der Landschaftspark im Städtedreieck, die Burg Vondern, die Brache Vondern mit Kunstinstallationen, der Gehölzgarten mit Haus Ripshorst, der Gleispark Frintrop und der Rast- und Lagerplatz der Neandertaler zwischen Emscher und Rhein-Herne-Kanal.

Nach Osten liegt in fußläufiger Entfernung das sog. „Erklärwerk“ (Berne Klärwerk der Emschergenossenschaft) und der Emscher Radweg. Über diesen lassen sich die Emscher Kläranlage, die Bogenbrücke der Parkautobahn über den Rhein-Herne-Kanal, der Tetraeder, die Schurenbachhalde leicht erreichen.

Und von hier aus gelangt man über den neu gestalteten Stadteingang Süd nach Bottrop hinein (Malakoffturm, Quadrat, Tetraeder).

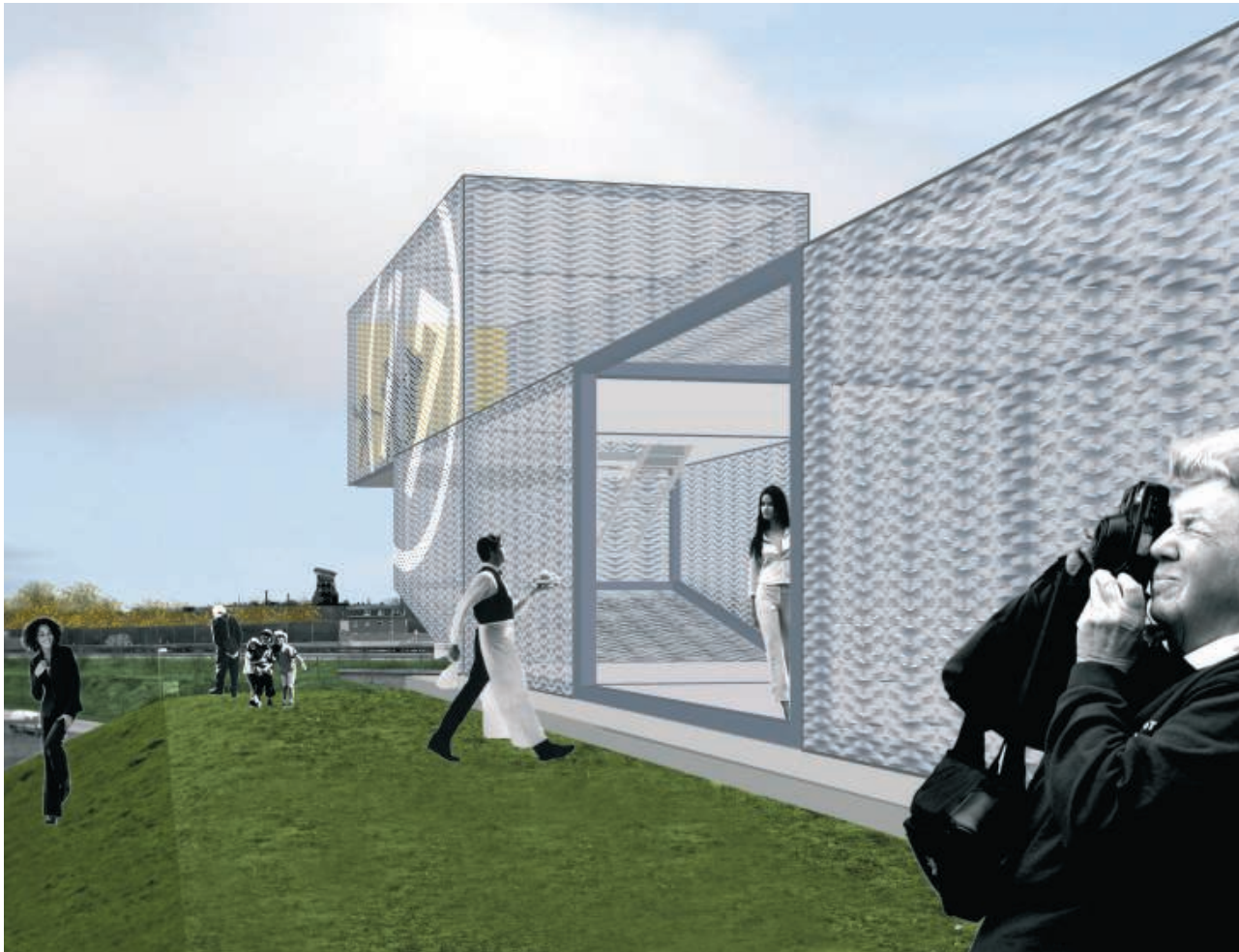
Das Bauwerk der Tankstelle ist zeichnerisch als Turm aus den im Folgenden beschriebenen Modulen zusammengesetzt und ist im Wesentlichen Infopunkt mit Aussicht auf Parkautobahn, Emscher Landschaftspark und die Stadtlandschaft Bottrop.



Ebenso wie in Bottrop-Süd ist im Parktor Gelsenkirchen-Schalke bereits ein Mitfahrerparkplatz vorhanden. Die Module der Parktankstelle sind idealerweise auf der leichten Anschüttung westlich des Parkplatzes platziert. Sie sind aneinander gereiht und am südlichen Ende gestapelt, so dass das 1. Geschoss als Aussichtsplattform über die vorhandene Böschung in Richtung Parkautobahn Zeche Consol weist. Die eher gestreckte Form der Modulzusammensetzung steht deutlich im Kontrast zu dem filigranen Stahlgitterwerk des den Raum dominierenden Hochspannungsmastes.



Parktankstelle AS Gelsenkirchen-Schalke im Tag/Nacht-Panorama



Von der Parktankstelle Gelsenkirchen-Schalke ist sowohl die ehemalige Zeche Consol mit ihrem Park und ihren kulturellen Einrichtungen, die Gesamtschule Bismarck als architektonisches Highlight als auch der ehemalige Hafen Bismarck, der Industriewald, das neue Wohnquartier am Rhein-Herne-Kanal wie auch der Kulturkanal selbst leicht zu erreichen.



Ein bereits vorhandener kleiner Besucherparkplatz bildet die Basis für die Parktankstelle Duisburg-Neumühl. Dieser Parkplatz kann im Zuge des Umbaus der Anschlussstelle zu einem Parktor erweitert werden. Die Parktankstelle hat hier einen guten Platz, weil sie direkt am Eingang bzw. am „Tor“ (die Brücke der Parkautobahn) des Landschaftsparks Duisburg-Nord liegt.

Zum anderen durchquert der „Grüne Pfad“ gradlinig (alte Bahntrasse) das Parktor und stellt eine direkte Anbindung zum Rhein im Westen (via Landschaftspark und Oberhausen) dar und verknüpft sich hier mit der Emscher-Route und dem Emscher Park Radweg.





Zwei modulare Bauwerke markieren die Parktankstelle Duisburg-Neumühl und machen sie von der Parkautobahn sichtbar. Der Turm am Parkplatz kann unterschiedliche Nutzungsanforderungen erfüllen (Info-Punkt, Kiosk etc.), während der südlich der Parkautobahn platzierte Turm vor allem Aussichtspunkt und Merkzeichen ist.

**Grundmodul**

6,00 x 6,00 m Grundfläche  
4,00 m Höhe

**Konstruktion:**

Stahl-Quadratrohre, 200 x 200mm  
auf Beton-Fundamentplatte

**Sondermodul**

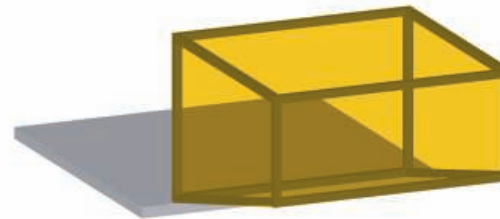
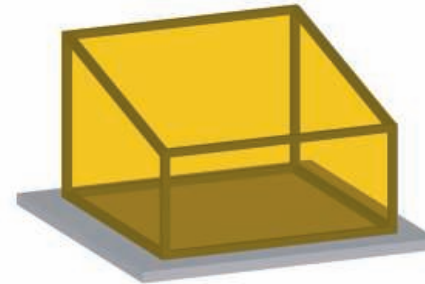
6,00 x 6,00 m Grundfläche  
einseitig abgeschrägt auf 4,00m Breite  
4,00m Höhe

z.B. zur Rahmung des Ausblicks

**Sondermodul 2**

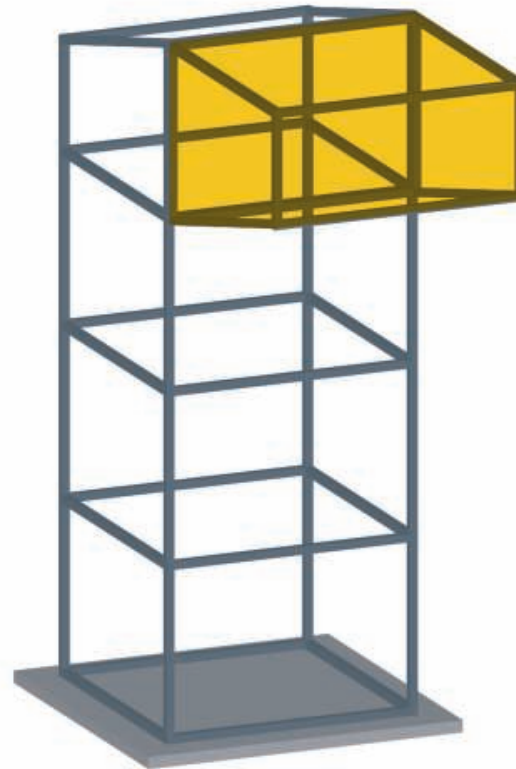
6,00 x 6,00 m Grundfläche  
Dach- oder Bodenfläche geneigt  
2,70m bis 4,00m Höhe

z.B. als Überkragung oder Ausblick



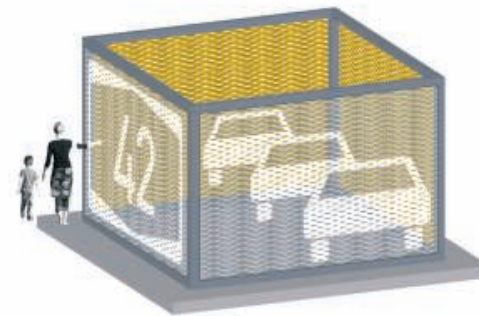
Sichtbarkeit durch Höhe

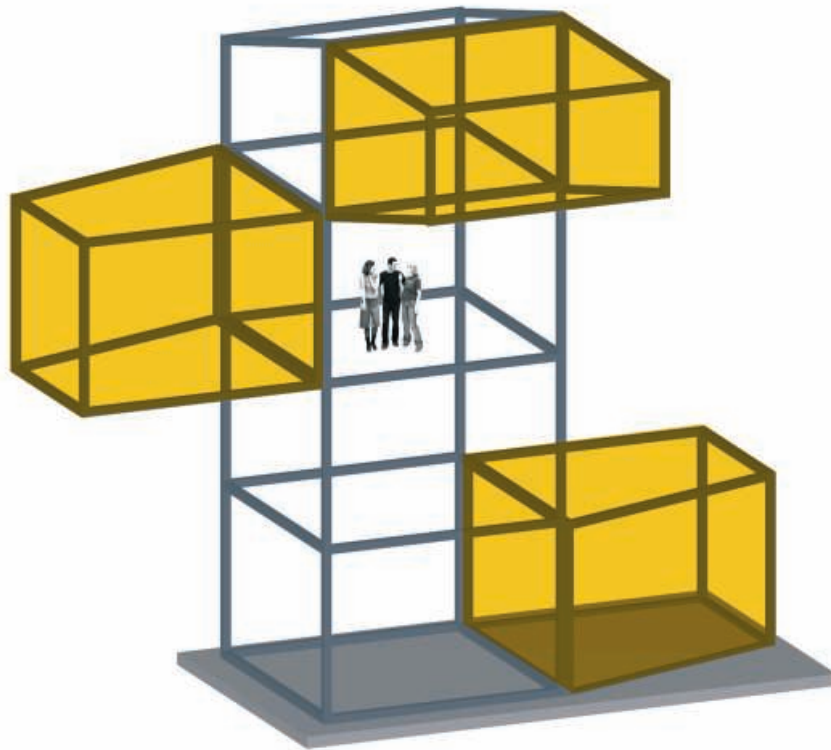
durch Stapeln des Grundmoduls



Bekleidung

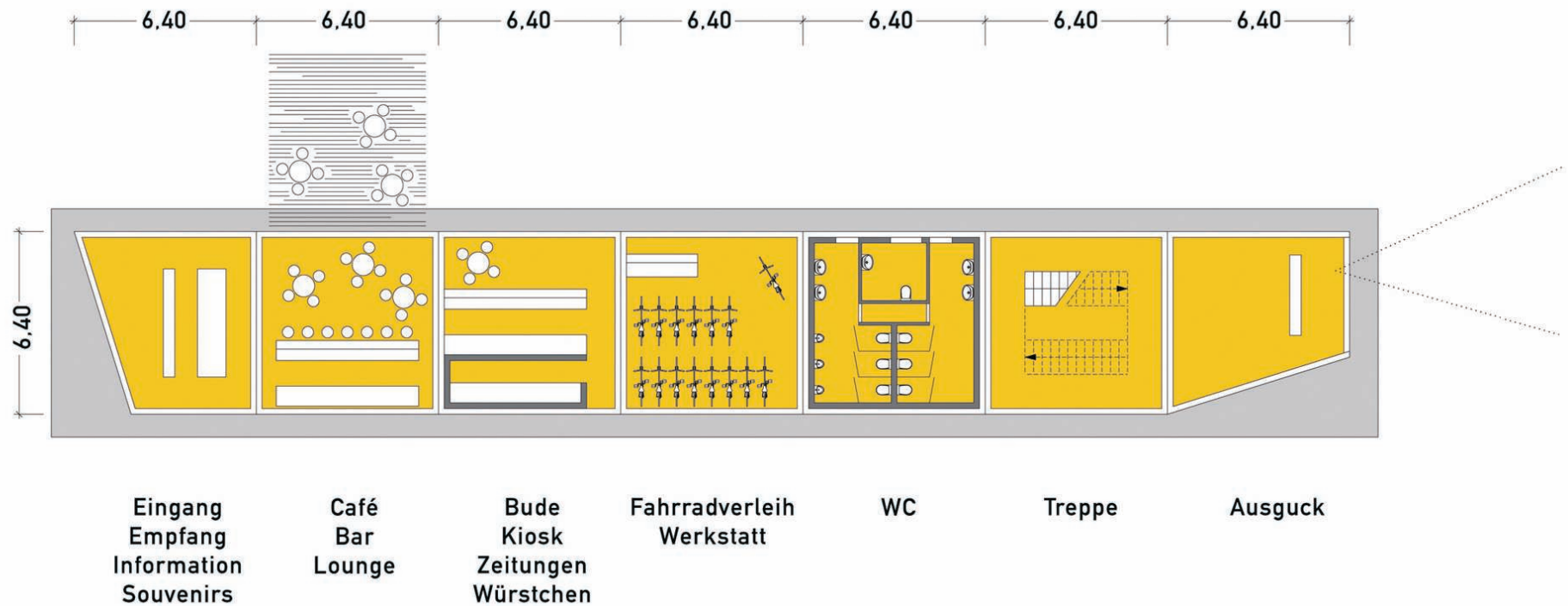
- z.B. aus Streckmetalltafeln oder Gitterrosten
- z.B. farbig gestaltet
- z.B. bei Dunkelheit leuchtend
- z.B. mit Symbolen oder Informationen bedruckt

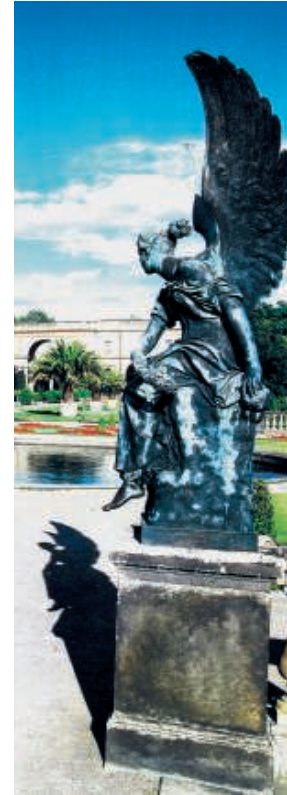
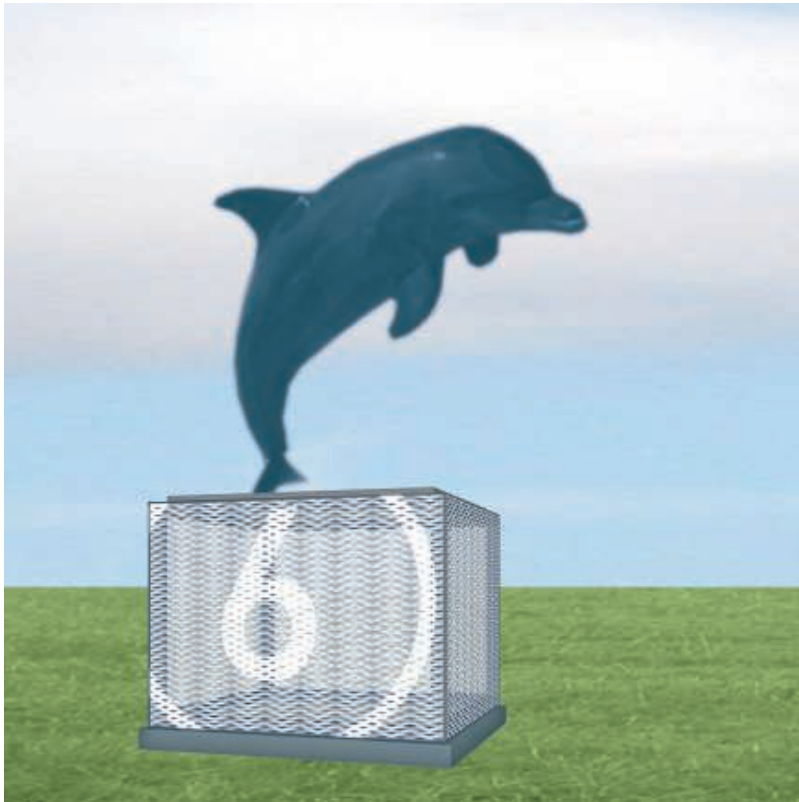




Zeichenhaftigkeit

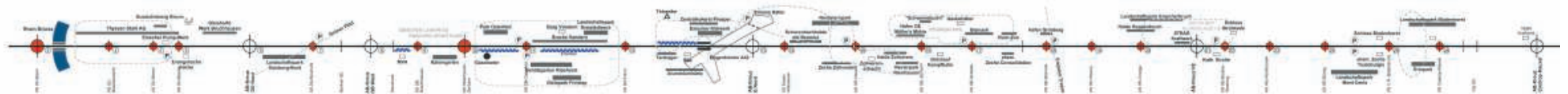
durch Stapeln und Anhängen der Sondermodule

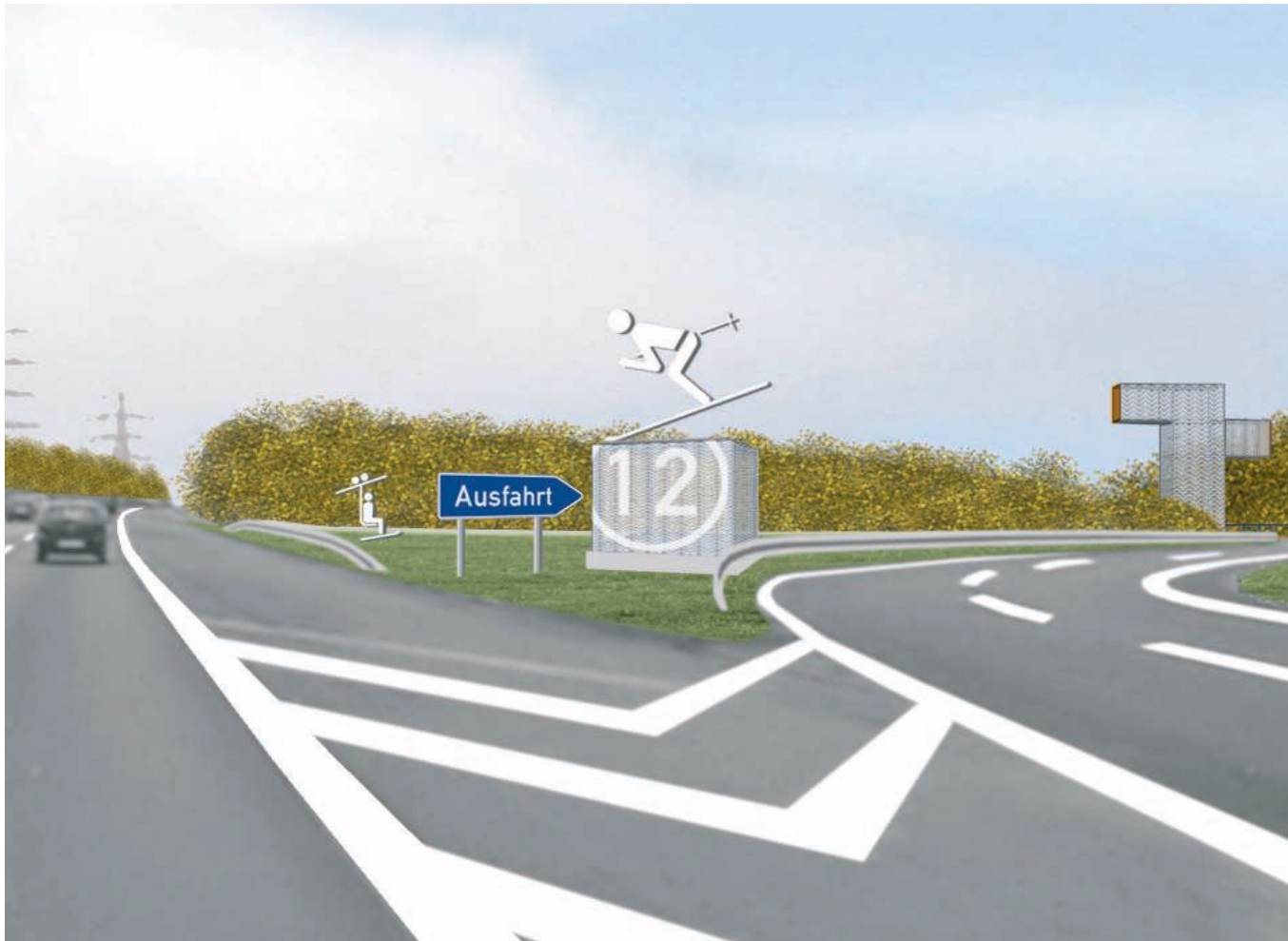




Die Parks vieler Epochen sind mit Statuen ausgestattet oder dekoriert. Statuen gehören zu den klassischen Parks wie die parktypische Vegetation.

Sie begleiten wie selbstverständlich die Parkautobahn von Duisburg-Baerl bis Castrop-Rauxel. Ihre Standorte sind definiert. Wenn man die Fahrt verlangsamt, wenn sich die Wahrnehmung der umgebenden Landschaft ändert, wenn man nach der Betrachtung des Panoramas bei hoher Geschwindigkeit wieder Einzelheiten, Details, einzelne Bäume, Blumen im Rasen aufgrund der verringerten Geschwindigkeit wahrnehmen kann, dann sollte man auch die Statuen an der Parkautobahn entdecken.





Sie stehen an geeigneten Plätzen in den Auf- und Abfahrten der Parktore.  
 Sie sind in ihrer Gestalt individuell auf die jeweilige Anschlussstelle ausgerichtet, haben jedoch immer ein Podest in Form einer 4m x 4m x 3m großen Stahlrahmenkonstruktionen mit Streckmetallverkleidung – die Vitrine.

Auf der Oberfläche der Podeste sind die Nummer der Anschlussstellen zu lesen.  
 Technische Einrichtungen, Schaltkästen u. a., die an den Anschlussstellen vorhanden sind, können in diese Podeste integriert werden.  
 Die „Statuen“ auf den Podesten können von den Anrainern frei gewählt bzw. individuell von Künstlern gestaltet werden.

Die Vitrinen tauchen an allen Abfahrten auf und fungieren somit auch als Erkennungsmerkmale der Parkautobahn.



Gestaltungsbeispiele für:

AS 10 Oberhausen-Zentrum

AS 17 Gelsenkirchen-Schalke

AS 19 Herne-Wanne

AS 20 Herne-Crange



## Ausblick

Erstmalig bietet sich mit diesem Projekt die Chance, eine Autobahn in den Blickpunkt einer Region zu bringen.

Eine Gestaltung im Sinne einer dem Nutzer angedachten Ästhetik gibt es an Autobahnen bis heute nicht.

Die Parkautobahn A 42 hat somit Modellcharakter und könnte Vorreiter für eine bewußte Wahrnehmung von wichtigen Verkehrsadern sein, die mit einer angenehmen und zeitlosen Gestaltung verknüpft ist.

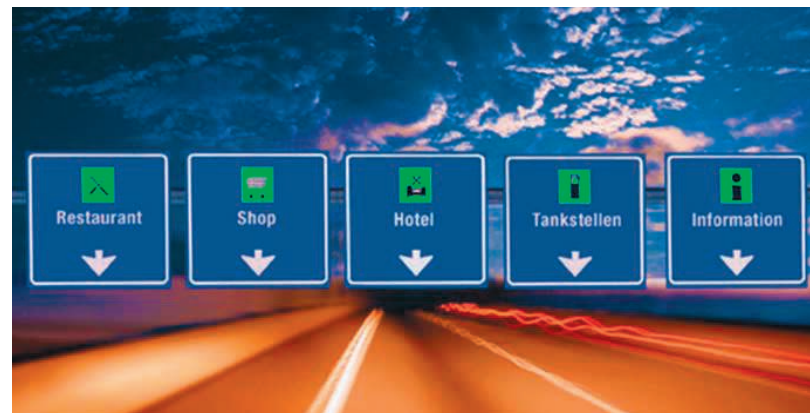
Die Anrainerstädte haben die Chance sich an der Autobahn zu präsentieren.

Viele der Merkzeichen, mit denen die Städte in ihren Broschüren werben, sind von der A 42 aus sichtbar, wenn die blickverstellenden Sträucher erst einmal zurückgenommen sind und durch Wiesenböschungen und freistehende Bäume ersetzt wurden.

Das Erlebnis des Emscher Landschaftsparks ist während der Fahrt möglich - ob auf dem Weg zur Arbeit zweimal täglich oder als Tourist von A nach B.

Die Region kann sich präsentieren: Landschaft, Städtebau, Kanal, Emscher, lebendige Industrie oder Industriedenkmal.

Auf der Parkautobahn kann man 52 km lang alles sehen. Im Auto – und mit beiläufigem Blick. Die erste Chance bietet sich 2010 – im Präsentationsjahr der Kulturhauptstadt – und im Hinblick auf Nachhaltigkeit noch viele Jahre danach.



## Weitere Ideen zur Parkautobahn...

...ein Logo für die Parkautobahn

...eine umfassendes Farbkonzept für die Parkautobahn

...Einbindung in die Vermarktung der Kulturhauptstadt RUHR.2010

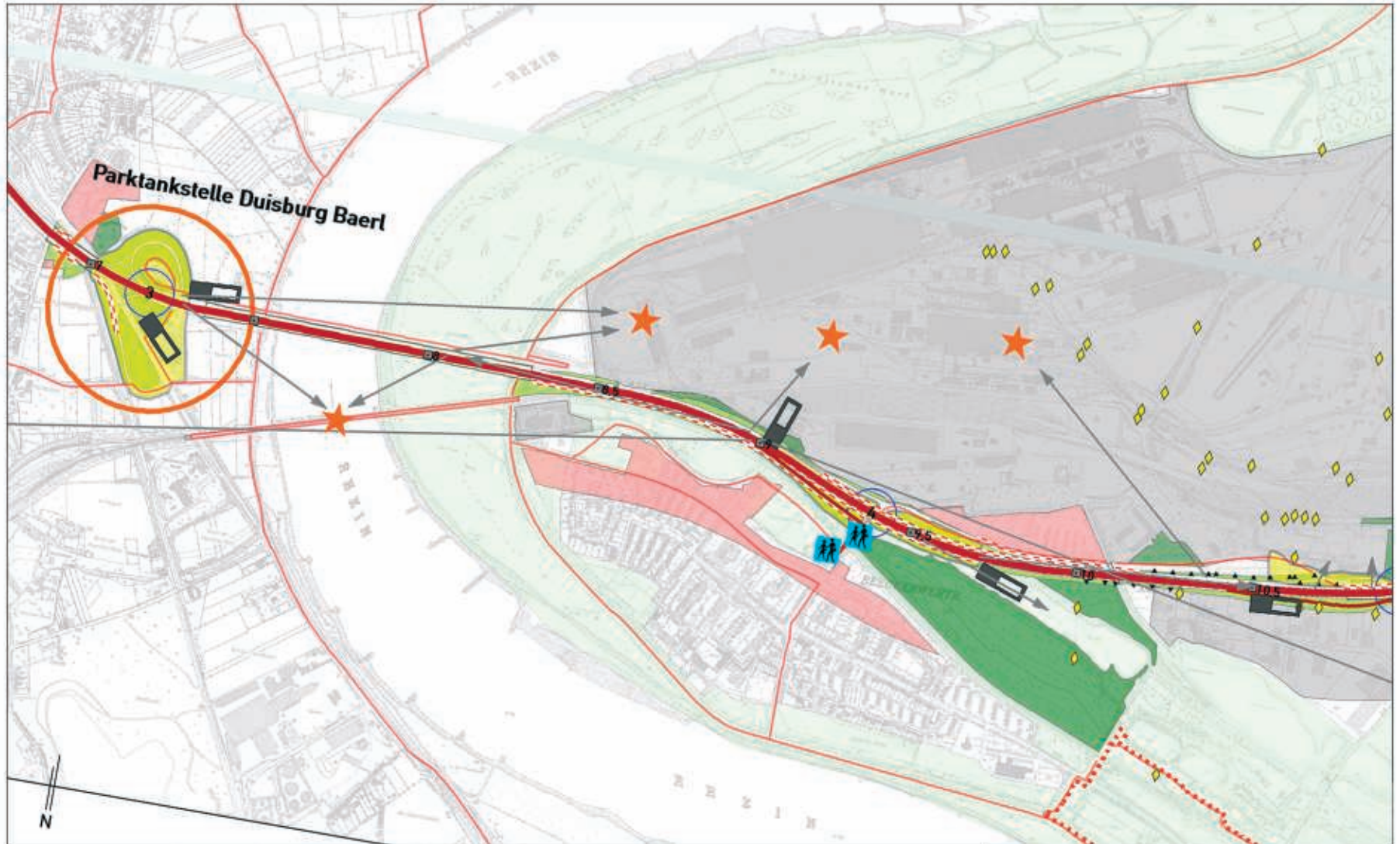
...Vermarktung der A 42 als Parkautobahn

...spezielle GPS-Informationen für Navigationsgerät/ Handy

...Nennung der A 42 als „Parkautobahn“ in den Verkehrshinweisen des WDR

...Verknüpfung mit dem Projekt A40 im Gesamtzusammenhang der Kulturhauptstadt

...

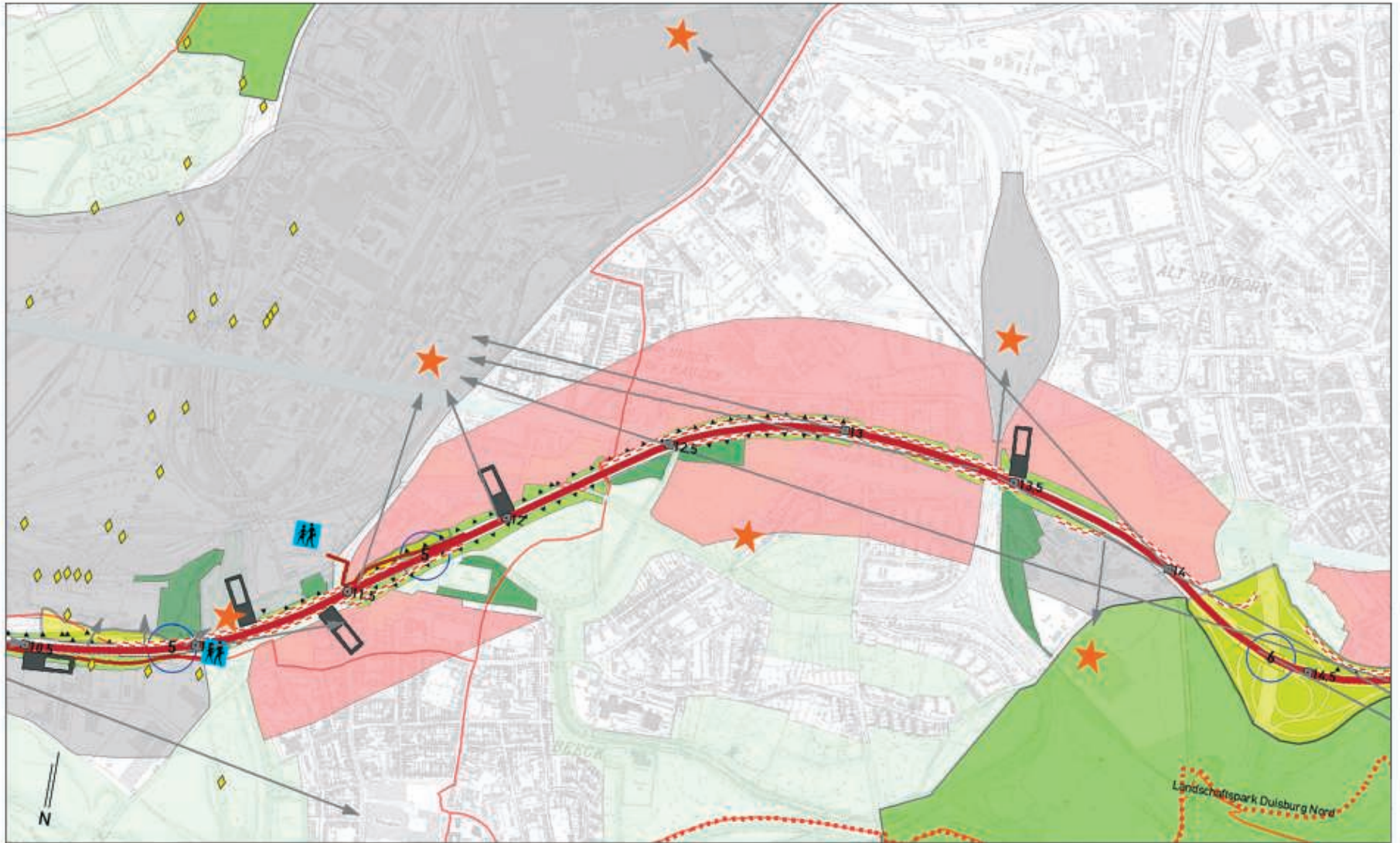


**Machbarkeitsstudie Parkautobahn A42**  
 Bereich Stadt Duisburg M 1:10.000

**Legende**

- |                              |                         |                            |  |
|------------------------------|-------------------------|----------------------------|--|
| ★ ELP-Projekt                | ■ Klammertierung        | ○ Abschlussschilder        | □ Brücke, Straße, Bahn, Fassadengerüst |
| ★ Naturhaupthandlungsprojekt | ● Steinmauern           | ■ Sicht-Spots              | □ Lärmschutzwand                       |
| ★ Markierungen               | → Blickbeziehungen      | ■ ELP Projekte             | □ Lärmschutzwand, Naturzone            |
| ■ Wanderparkplatz ELP        | — Radwegnetz            | ■ Einscher, Insel          | □ Lärmschutzwand, Naturzone            |
|                              | — Regionales Radwegnetz | ■ Brücke, BAB              | □ Lärmschutzwand, Naturzone            |
|                              | ● Einschnitt            | ■ Mischgebiet, ELP, Dienst | □ Lärmschutzwand, Naturzone            |
|                              | — Lärmschutzwand        |                            | □ Lärmschutzwand, Naturzone            |

**Planergruppe Oberhausen GmbH**  
 foundation 5+ landschaftsarchitekten

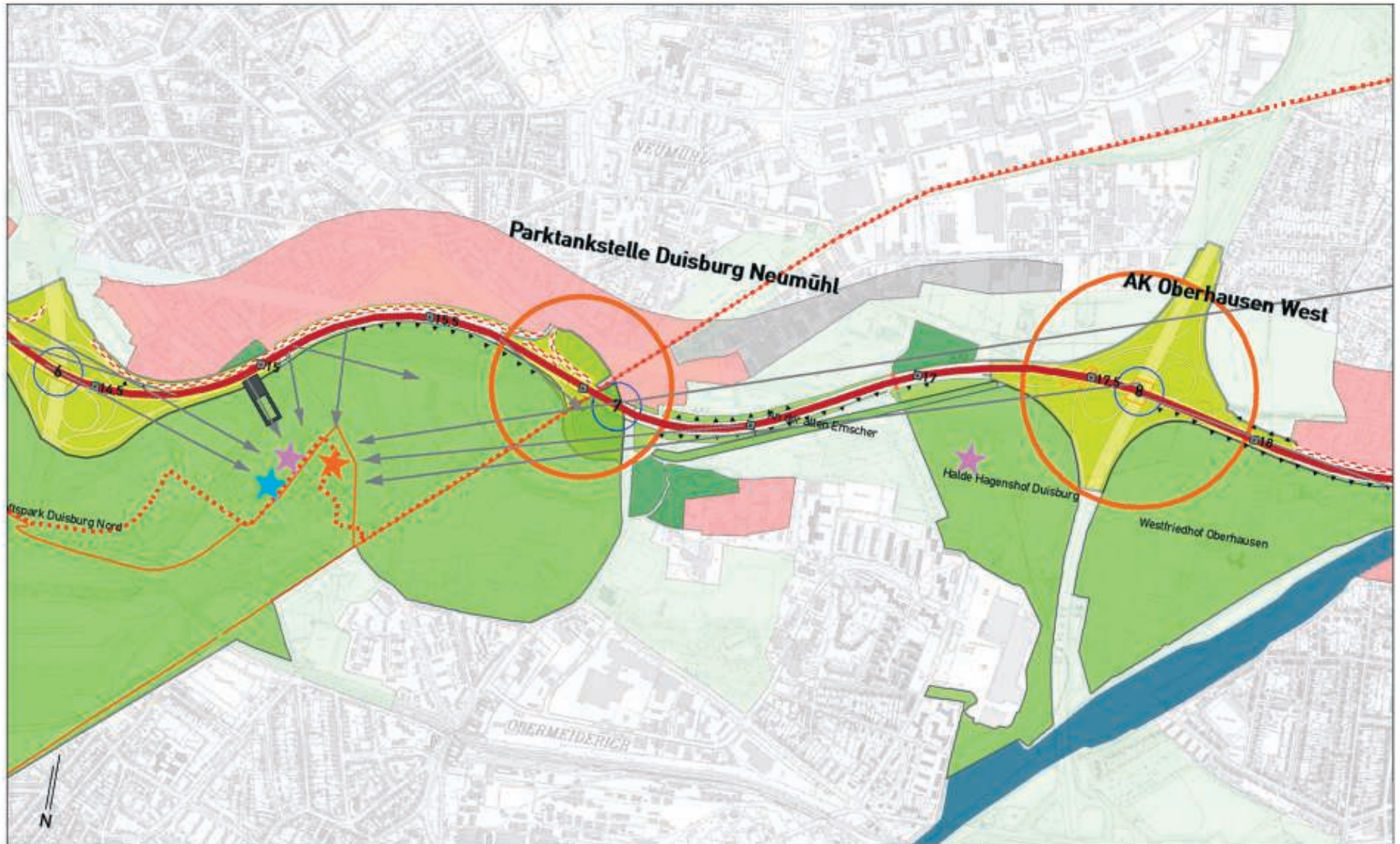


**Machbarkeitsstudie Parkautobahn A42**  
 Bereich Stadt Duisburg  
 M 1:10.000

**Legende**

- |                           |                          |                    |                                    |
|---------------------------|--------------------------|--------------------|------------------------------------|
| ★ ELP-Projekt             | ■ Kleinanbindung         | ○ Anschlussstellen | □ Brücke, Strasse, Bahn, Fußgänger |
| ★ Kulturhauptstadtprojekt | ● Strommasten            | ■ Sicht-Spate      | □ Laerzonenföndliche Nutzungen     |
| ★ Merkszeichen            | — Blickbeziehungen       | ■ ELP Projekte     | □ Verkehrsbeeinträchtigung         |
| ■ Weidparkplatz ELP       | — Radwegenetz            | ■ Einscher, Insel  | ■ Wald                             |
|                           | — Regionales Radwegenetz | ■ Brücke, BAB      | ■ Masterplan, ELP, Gesamt          |
|                           | — Eisenbahn              |                    |                                    |
|                           | — Laerrechtswand         |                    |                                    |

**Planergruppe Oberhausen GmbH**  
 foundation 5+ Landschaftsarchitekten



**Machbarkeitsstudie Parkautobahn A42**  
 Bereich Stadt Duisburg / Oberhausen M 1:10.000

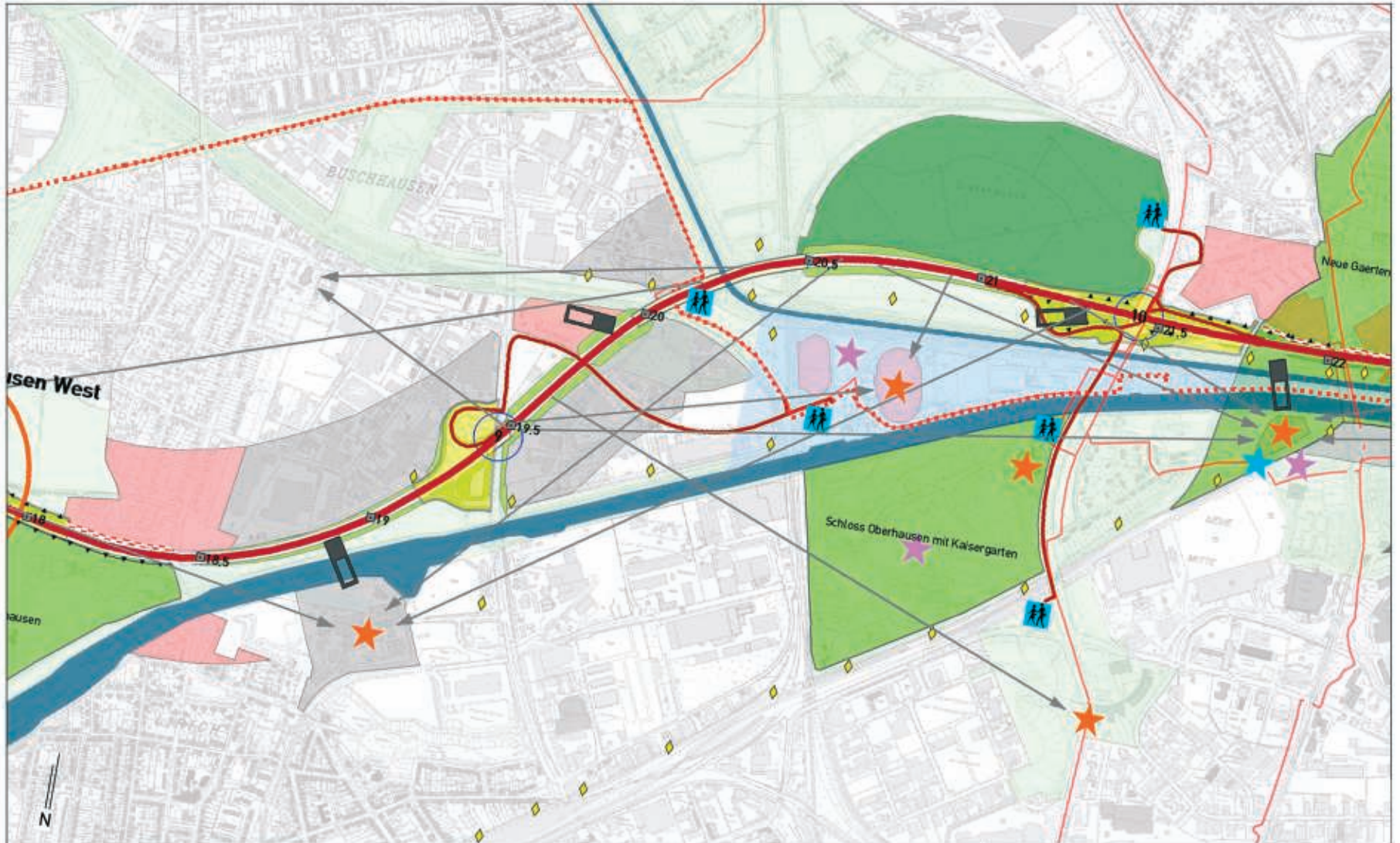
**Legende**

- |                           |                          |                    |                                     |
|---------------------------|--------------------------|--------------------|-------------------------------------|
| ★ ELP-Projekt             | ● Kilometermarkierung    | ○ Anschlussstellen | ■ Brücke, Straße, Bahn, Flugzeugweg |
| ★ Kulturhauptstadtprojekt | — Stromleitung           | ■ Sicht-Sperr      | ■ Laermvermeidliche Nutzungen       |
| ★ Merkzeichen             | — Blockbelegungen        | ■ ELP Projekte     | ■ Verkehrsberuhigung                |
| ■ Wanderparkplatz ELP     | — Bahnvergnitz           | ■ ELP Projekt      | ■ Wald                              |
|                           | — Begrenztes Radwegenetz | ■ Emscher_Joerd    | ■ Mauerwerk, ELP, Seewert           |
|                           | — Einseitig              | ■ Brücke_BAB       |                                     |
|                           | — Laermwandschranke      |                    |                                     |

**Planergruppe Oberhausen GmbH**

foundation 5+ landschaftsarchitekten





**Machbarkeitsstudie Parkautobahn A42**  
 Bereich Stadt Oberhausen

M 1:10.000

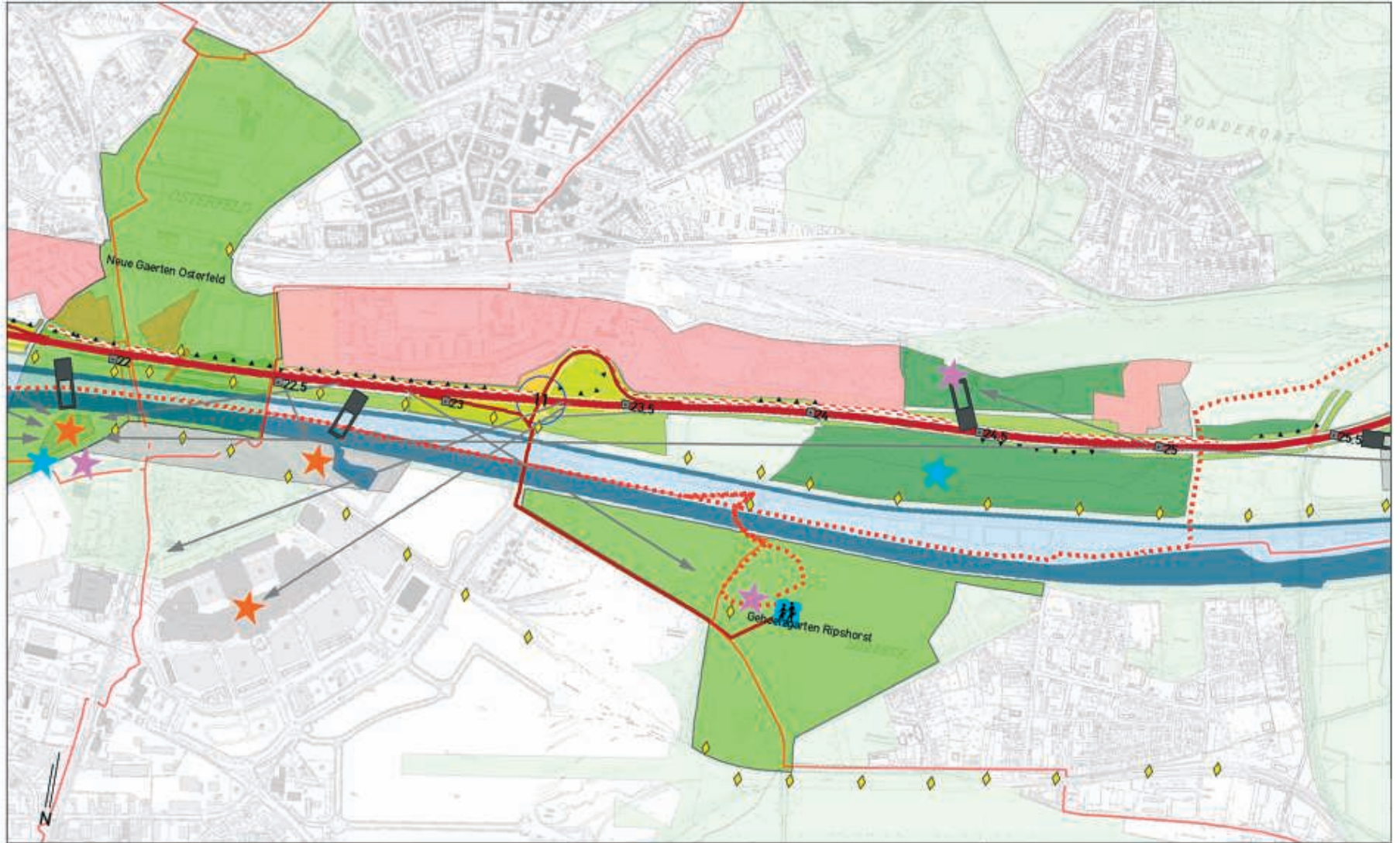
**Legende**

- |                           |                          |                    |                                   |
|---------------------------|--------------------------|--------------------|-----------------------------------|
| ★ ELP Projekt             | ■ Kilometrierung         | ○ Anschlussstellen | □ Brücke, Straße, Bahn, Passagier |
| ★ Kulturhauptstadtprojekt | ● Sitzmatten             | □ Sicht-Spalt      | □ Launmögliche Nutzungen          |
| ★ Merkzeichen             | → Blickbeziehungen       | □ ELP Projekte     | □ Launverpflichtliche Nutzungen   |
| ★ Wanderparkplatz ELP     | — Radwegenetz            | □ Einschnit        | □ Verkehrsbegleitgrün             |
|                           | — Regionales Radwegenetz | — Laumschutzwand   | □ Wald                            |
|                           | — Einschnitt             |                    | □ Mastiglat_ELP_Gesamt            |
|                           | — Laumschutzwand         |                    | □ Brücke_BAB                      |

**Planergruppe Oberhausen GmbH**

foundation 5+ landschaftsarchitekten





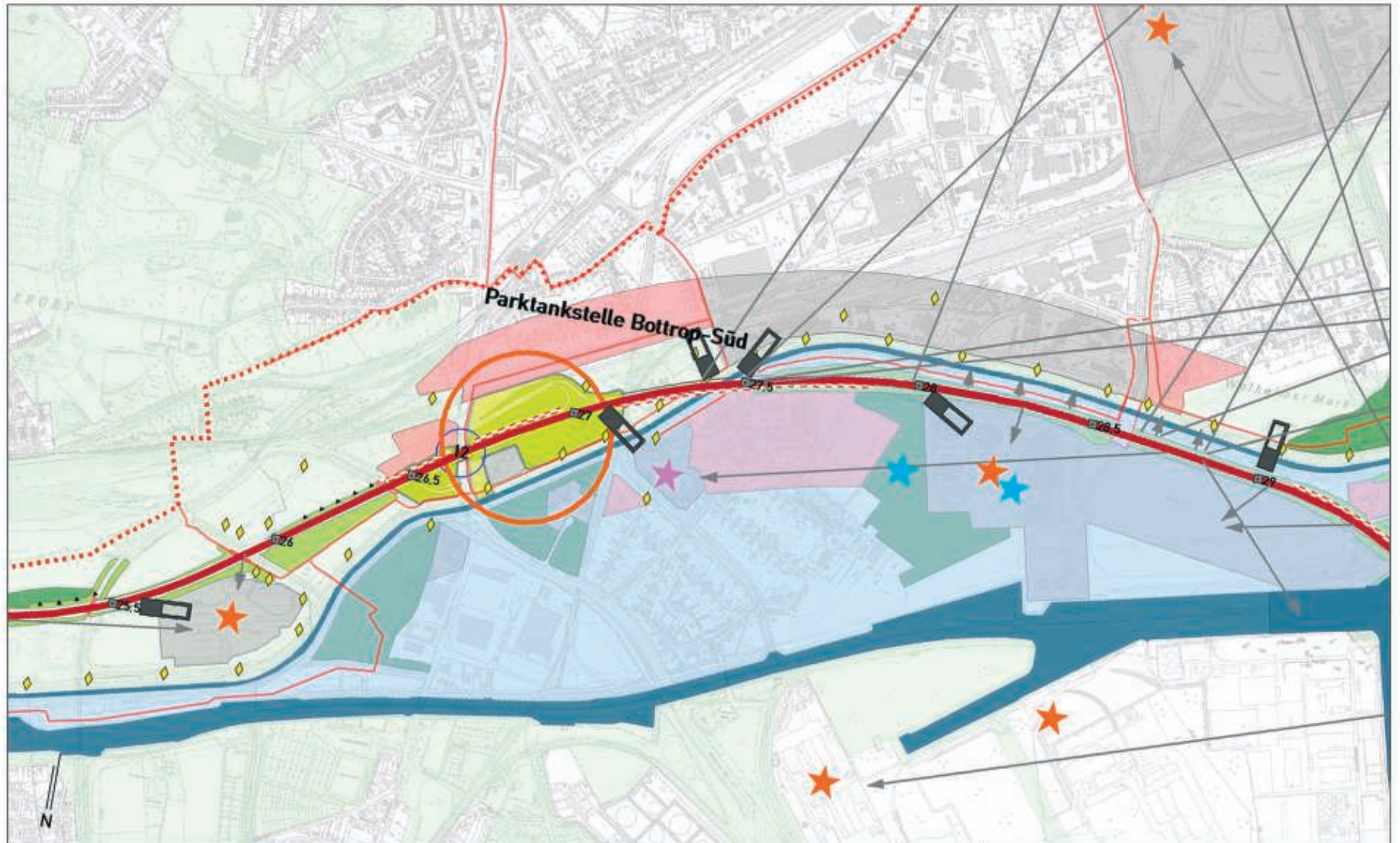
**Machbarkeitsstudie Parkautobahn A42**  
 Bereich Stadt Oberhausen M 1:10.000

**Legende**

- |                           |                          |                     |                                   |
|---------------------------|--------------------------|---------------------|-----------------------------------|
| ★ ELP-Projekt             | ● Höhenlinien            | ○ Anordnungsstellen | ■ Brücke, Straße, Bahn, Fußgänger |
| ★ Kulturhauptstadtprojekt | ◆ Strommasten            | ■ Sicht-Spots       | ■ Lärmschutzwand                  |
| ★ Merkzeichen             | → Blickbeziehungen       | ■ ELP-Projekte      | ■ Lärmschutzpflanzung             |
| ■ Wanderparkplatz ELP     | — Radwegnetz             | ■ Errecher, Jostel  | ■ Wald                            |
|                           | --- Regionale Radwegnetz | ■ Brücke, B&B       | ■ Mastenplan, ELP, Gesamt         |
|                           | • • Einwahl              |                     |                                   |
|                           | --- Lärmschuttwand       |                     |                                   |

**Planergruppe Oberhausen GmbH**

foundation 5+ landschaftsarchitekten



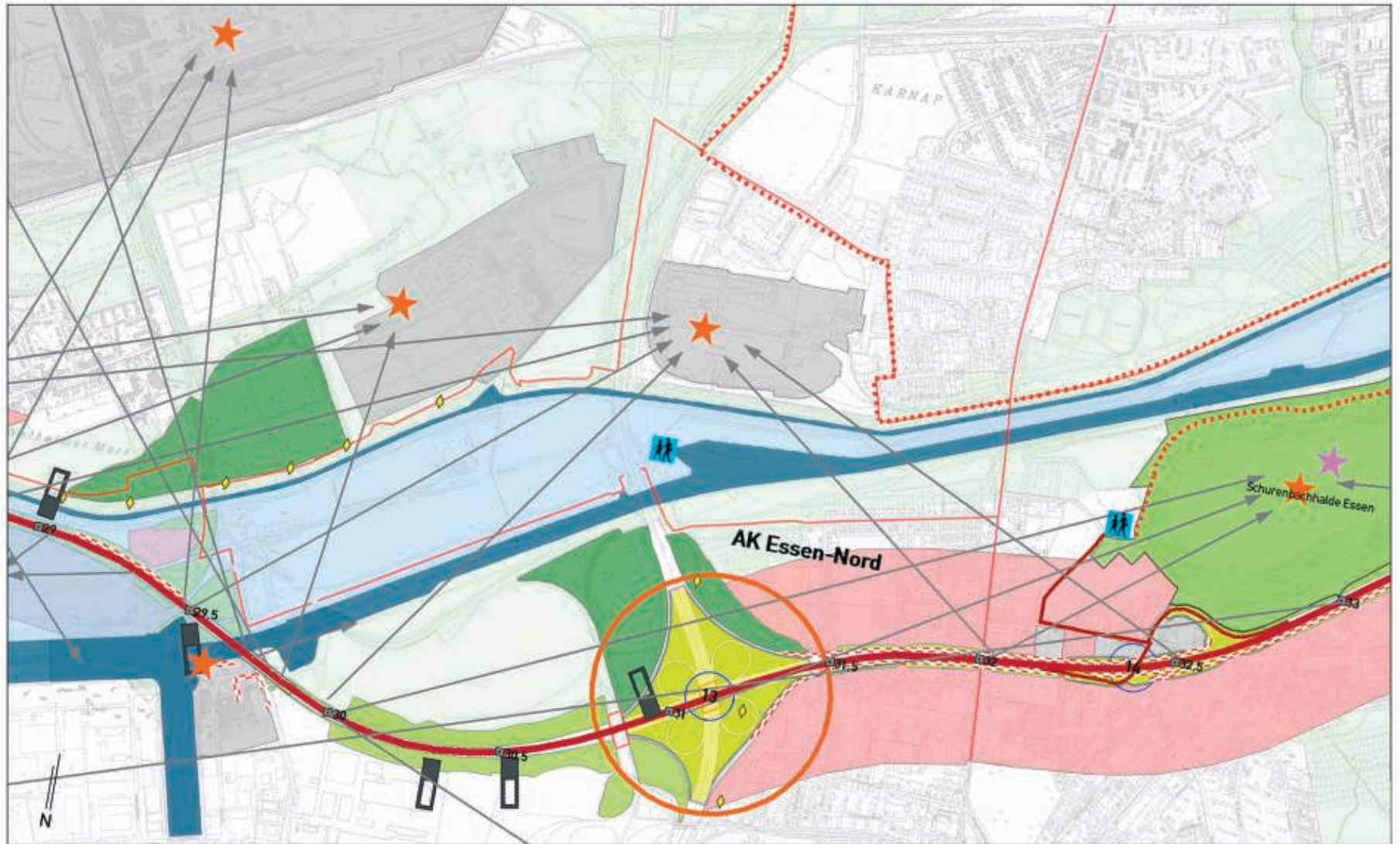
**Machbarkeitsstudie Parkautobahn A42**  
 Bereich Stadt Bottrop M 1:10.000

**Legende**

- |                        |                            |                    |                                     |
|------------------------|----------------------------|--------------------|-------------------------------------|
| ★ ELP-Projekt          | ■ Klarnestiening           | ○ Anschlussstellen | □ Brücke, Strasse, Bahn, Fotogänger |
| ★ Kulturkapitalprojekt | ■ Strommasten              | ■ Sicht-Spots      | □ Laermempfindliche Nutzungen       |
| ★ Merkszeichen         | — Blickbeziehungen         | ■ ELP Projekte     | □ Verkehrslogistikzonen             |
| ■ WiederparkplatzELP   | — Radwegenetz              | ■ Emscher_Insel    | ■ Wald                              |
|                        | --- Regionales Radwegenetz | ■ Emscher_BAD      | ■ Mastplan_ELP_Besamt               |
|                        | ••• Einschnitt             |                    |                                     |
|                        | --- Lärmschutzwand         |                    |                                     |

**Planergruppe Oberhausen GmbH**

foundation 5+ Landschaftsarchitekten



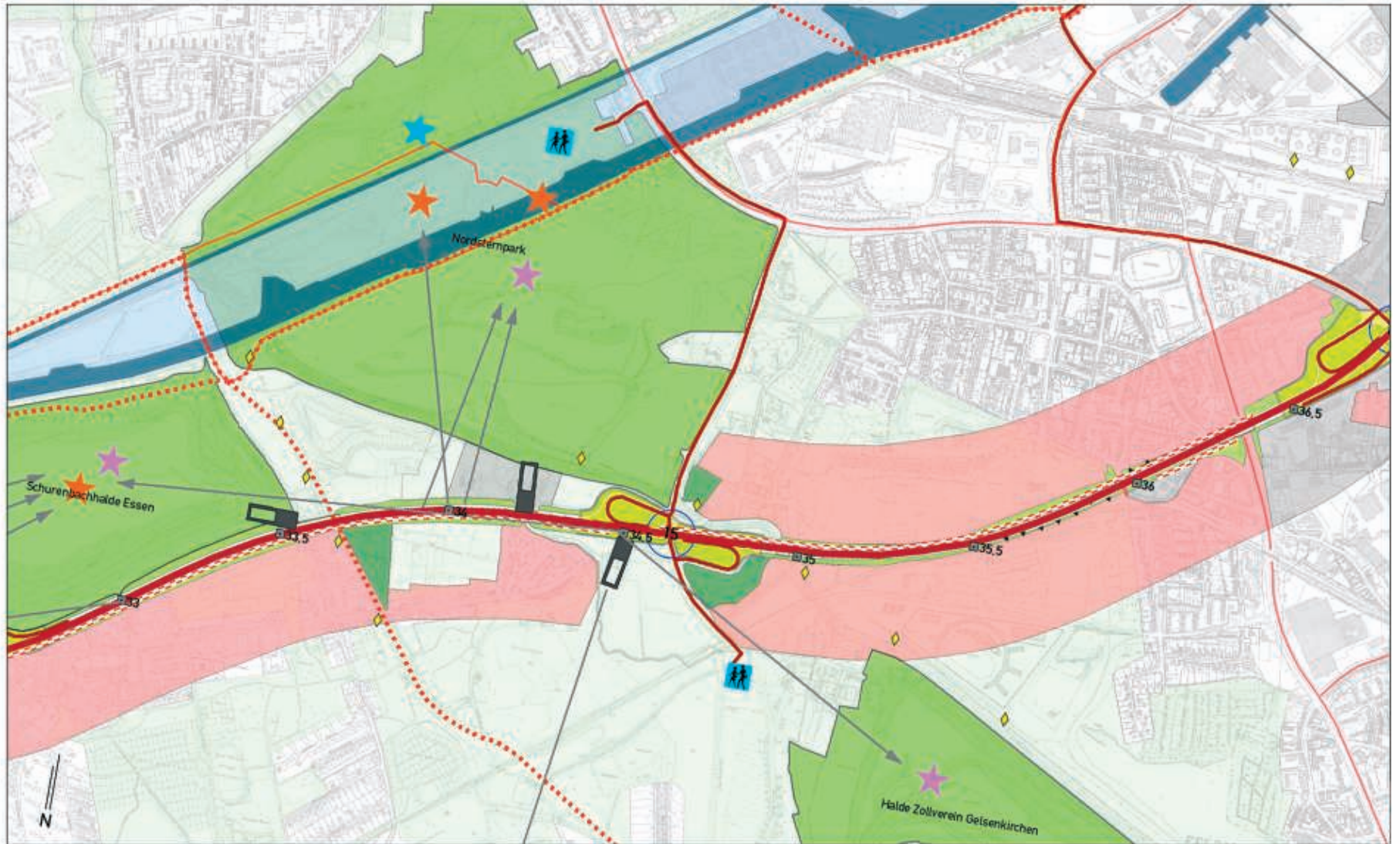
**Machbarkeitsstudie Parkautobahn A42**  
 Bereich Stadt Essen

M 1:10.000

- Legende**
- |                           |                        |                    |                                     |
|---------------------------|------------------------|--------------------|-------------------------------------|
| ★ ELP-Projekt             | ⊙ Klimetrennung        | ⊙ Anschlussstellen | ⊙ Brücke, Strasse, Bahn, Fussgänger |
| ★ Kulturhauptstadtprojekt | ⊙ Störreale            | ⊙ ELP-Projekte     | ⊙ Laermempfindliche Nutzungen       |
| ★ Merkzeichen             | ⊙ Blickbeziehungen     | ⊙ ELP-Projekte     | ⊙ Verkehrsbehindern                 |
| ★ Wanderparkplatz ELP     | ⊙ Radwegreste          | ⊙ Errecher, Insel  | ⊙ Wald                              |
|                           | ⊙ Regulares Radwegnetz | ⊙ Brücke, BAB      | ⊙ Mietplan, ELP, Gesamt             |
|                           | ⊙ Einseitig            |                    |                                     |
|                           | ⊙ Laermwandschranke    |                    |                                     |

**Planergruppe Oberhausen GmbH**  
 foundation 5+ landschaftsarchitekten





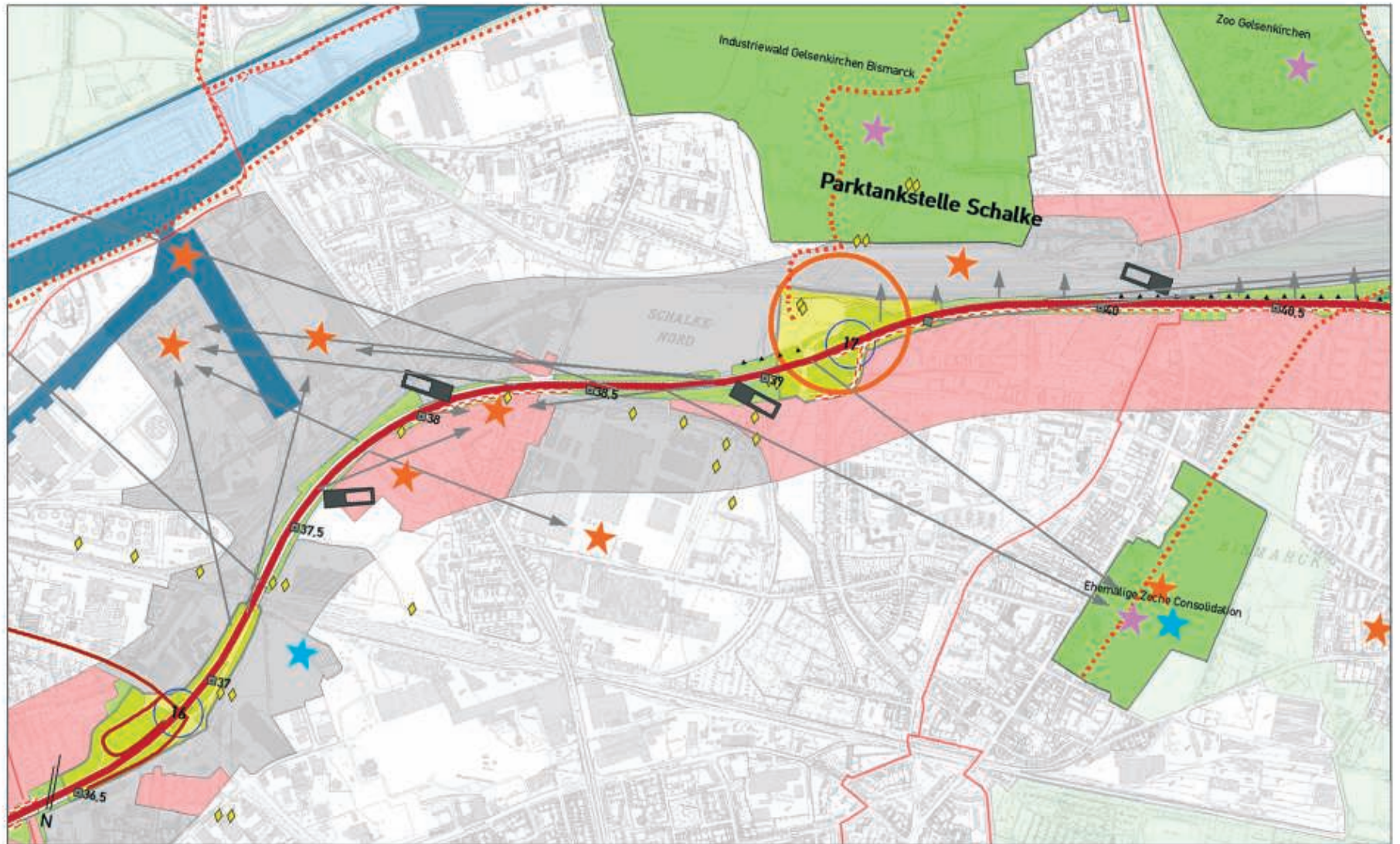
**Machbarkeitsstudie Parkautobahn A42**  
 Bereich Stadt Essen / Gelsenkirchen M 1:10.000

**Legende**

- |   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>★ ELP-Projekt</li> <li>★ Kulturkapitalprojekt</li> <li>★ Merkzeichen</li> <li>★ Wanderparkplatz ELP</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Höhenlinie</li> <li>● Strommasten</li> <li>— Blickbeziehungen</li> <li>— Radwegenetz</li> <li>— Regionales Radwegenetz</li> <li>• Einblick</li> <li>— Lärmschutzwand</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Anschlussstellen</li> <li>■ Sicht-Spalt</li> <li>■ ELP-Projekt</li> <li>■ Einreihung, Insel</li> <li>■ Brücke, BAS</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Brücke, Straße, Bahn, Fußgänger</li> <li>■ Lärmschutzfläche, Nutzungen</li> <li>■ Lärmschutzpflichtige Nutzungen</li> <li>■ Verkehrsbegleitgrün</li> <li>■ Wald</li> <li>■ Masterplan, ELP, Gesamt</li> </ul> |
|---|--|--|--|

**Planergruppe Oberhausen GmbH**

foundation 5+ landschaftsarchitekten



**Machbarkeitsstudie Parkautobahn A42**  
 Bereich Stadt Gelsenkirchen

M 1:10.000

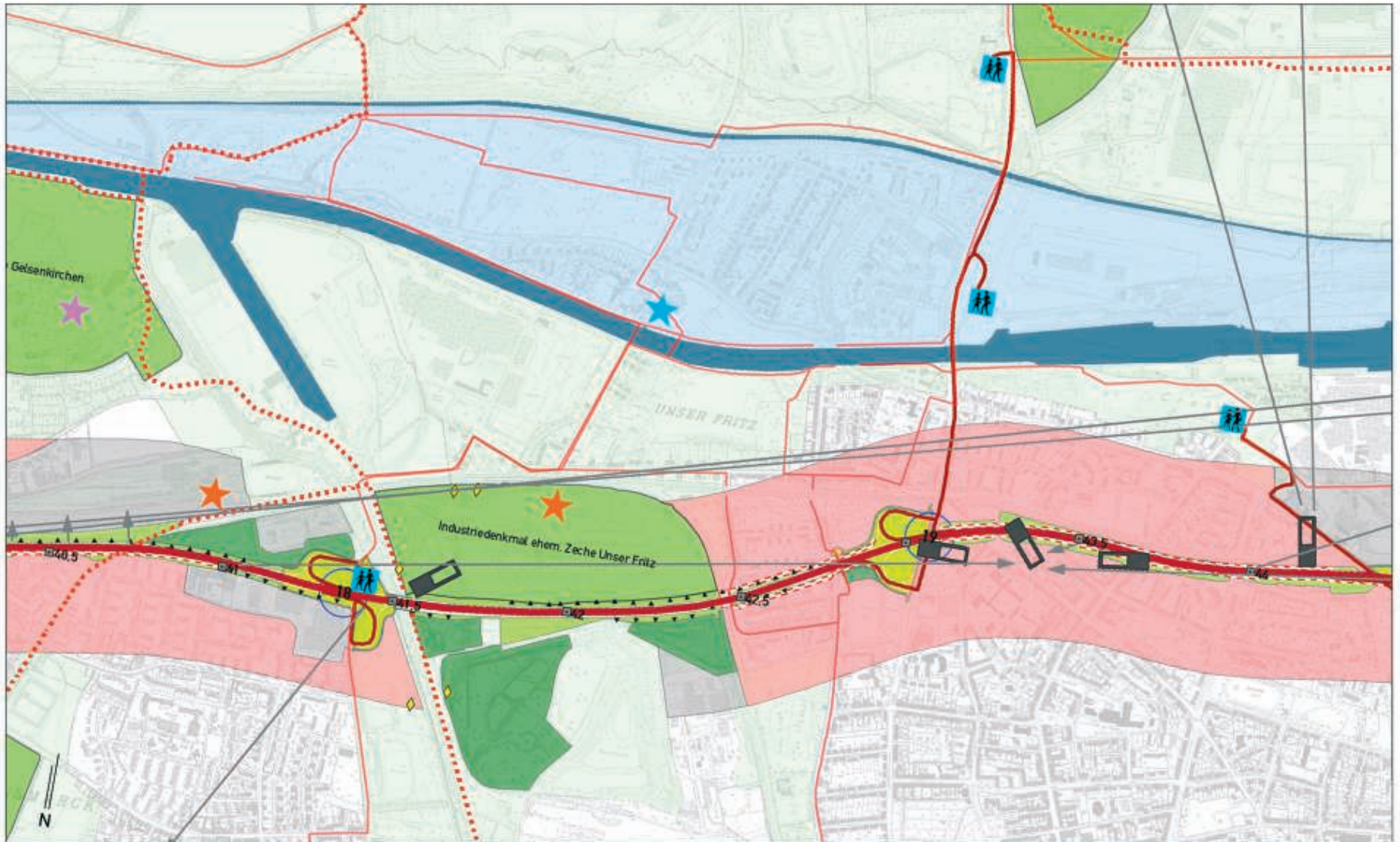
**Legende**

- |                           |                          |                   |                                    |
|---------------------------|--------------------------|-------------------|------------------------------------|
| ★ ELP-Projekt             | ■ Kilometrierung         | ○ Auskieselfläche | ▭ Brücke, Steiler, Bahn, Fußgänger |
| ★ Kulturhauptstadtprojekt | → Blickbeziehungen       | ▭ Sicht-Spots     | ▭ Lernortgebundene Nutzungen       |
| ★ Merkzeichen             | ▭ Radwegenetz            | ▭ ELP Projekte    | ▭ Verkehrsgebundene Nutzungen      |
| ▭ Wandergelände ELP       | ▭ Regionales Radwegenetz | ▭ Einacher_Insel  | ▭ Wald                             |
|                           | ▭ Einschnitt             | ▭ Brücke_BAB      | ▭ Masterplan_ELP_Besamt            |
|                           | ▭ Lärmschutzwand         |                   |                                    |

**Planergruppe Oberhausen GmbH**

foundation 5+ landschaftsarchitekten



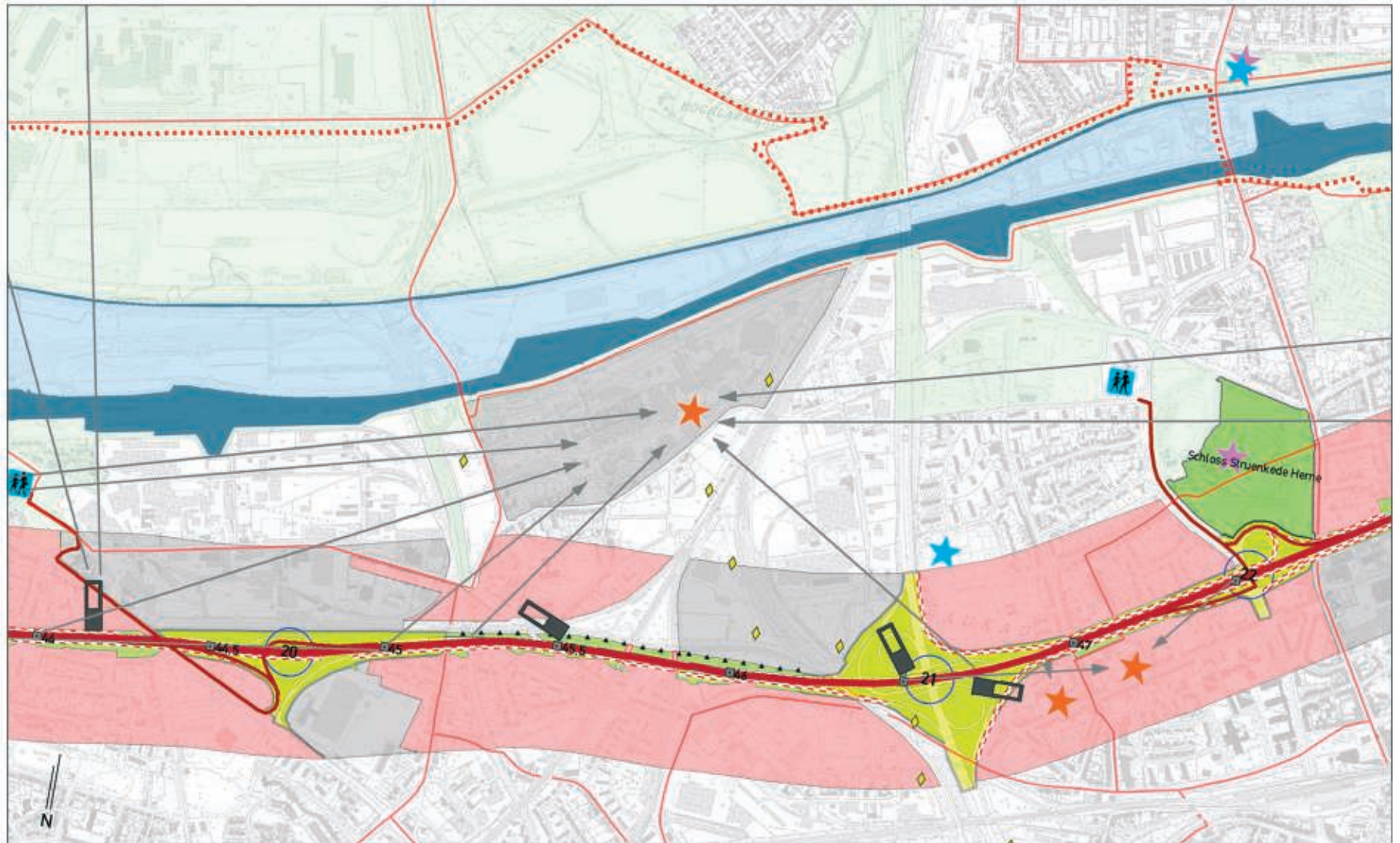


**Machbarkeitsstudie Parkautobahn A42**  
 Bereich Stadt Gelsenkirchen M 1:10.000

**Legende**

★ ELP-Projekt	■ Höhenverläufer	○ Anschlussstelle	□ Brücke, Strasse, Bahn, Fußgänger
★ Kulturhistorisches Projekt	▲ Straßensystem	■ Sicht-Spots	□ Laerzweingefläche, Nutzungen
★ Merkzeichen	— Blickbeziehungen	■ ELP-Projekte	□ Laerzweingefläche, Nutzungen
■ Wanderparkplatz ELP	— Radwegnetz	■ Erbacher Insel	□ Verkehrsberuhigung
	--- Regionales Radwegnetz	■ Brücke_B&B	■ Wald
	--- Einseitigkeit		■ Mauerlinie_ELP_Gesamt
	--- Laerzweingefläche		

**Planergruppe Oberhausen GmbH**  
 foundation 5+ landschaftsarchitekten



**Machbarkeitsstudie Parkautobahn A42**  
 Bereich Stadt Herne

M 1:10.000

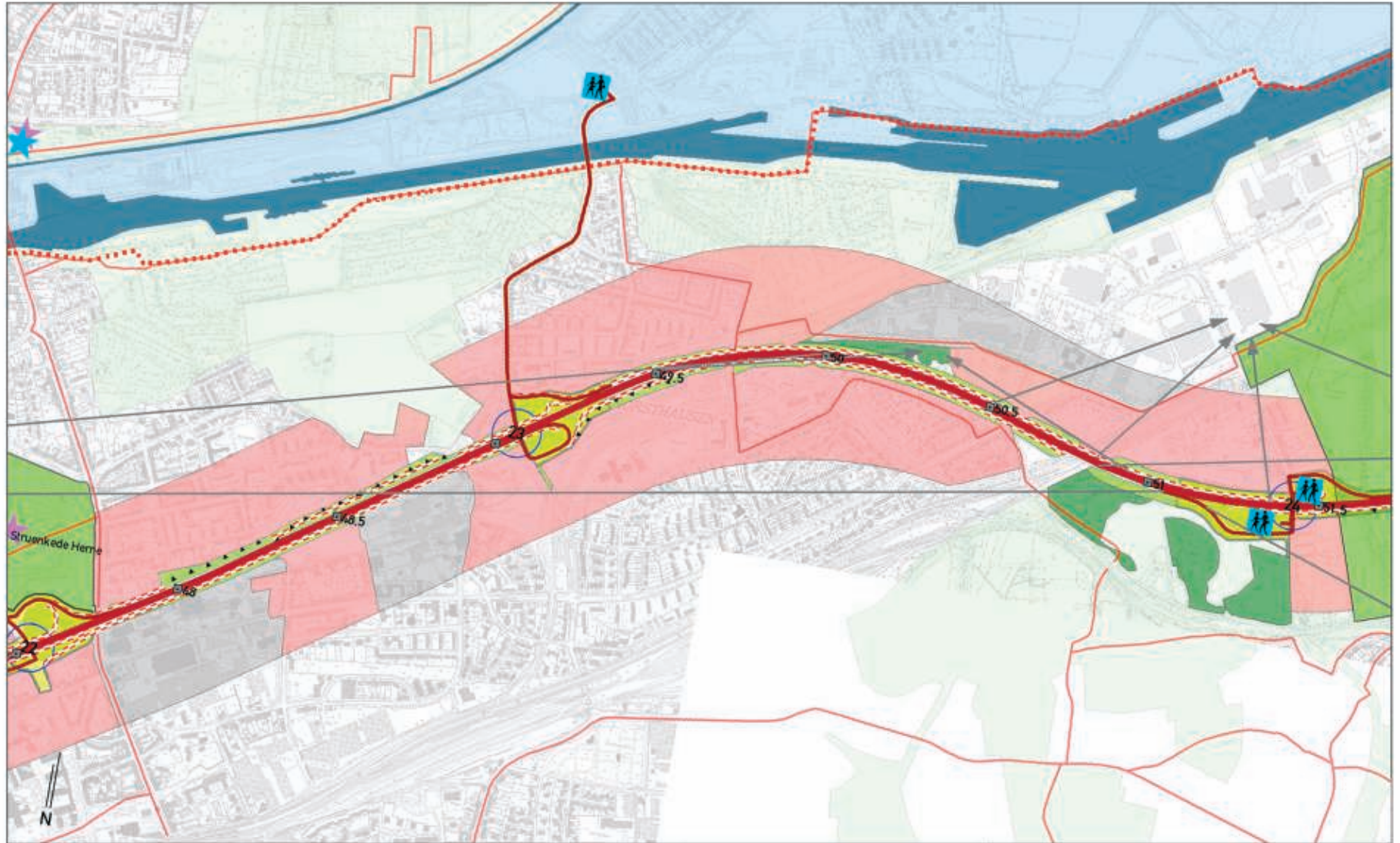
**Legende**

- |                           |                         |                    |                                    |
|---------------------------|-------------------------|--------------------|------------------------------------|
| ★ ELP-Projekt             | ■ Klimatombung          | ○ Anschlussstellen | □ Brücke, Straße, Bahn, Festanlage |
| ★ Kulturhauptstadtprojekt | ● Störstellen           | ■ Sicht-Spots      | □ Lernempfindliche Nutzungen       |
| ★ Merkszeichen            | → Blickbeziehungen      | ■ ELP-Projekte     | □ Lernempfindliche Nutzungen       |
| ■ Wanderparkplatz_ELP     | → Radwegnetz            | ■ Ersucher_Isoell  | □ Verkehrsregelpläne               |
|                           | → Regionales Radwegnetz | ■ Ersucher_Isoell  | ■ Wald                             |
|                           | ● Einsehbild            | ■ Brücke_BAE       | ■ Masterplan_ELP_Besent            |
|                           | → Lärmschutzwand        |                    |                                    |

**Planergruppe Oberhausen GmbH**

foundation 5+ landschaftsarchitekten





**Machbarkeitsstudie Parkautobahn A42**  
 Bereich Stadt Herne

M 1:10.000

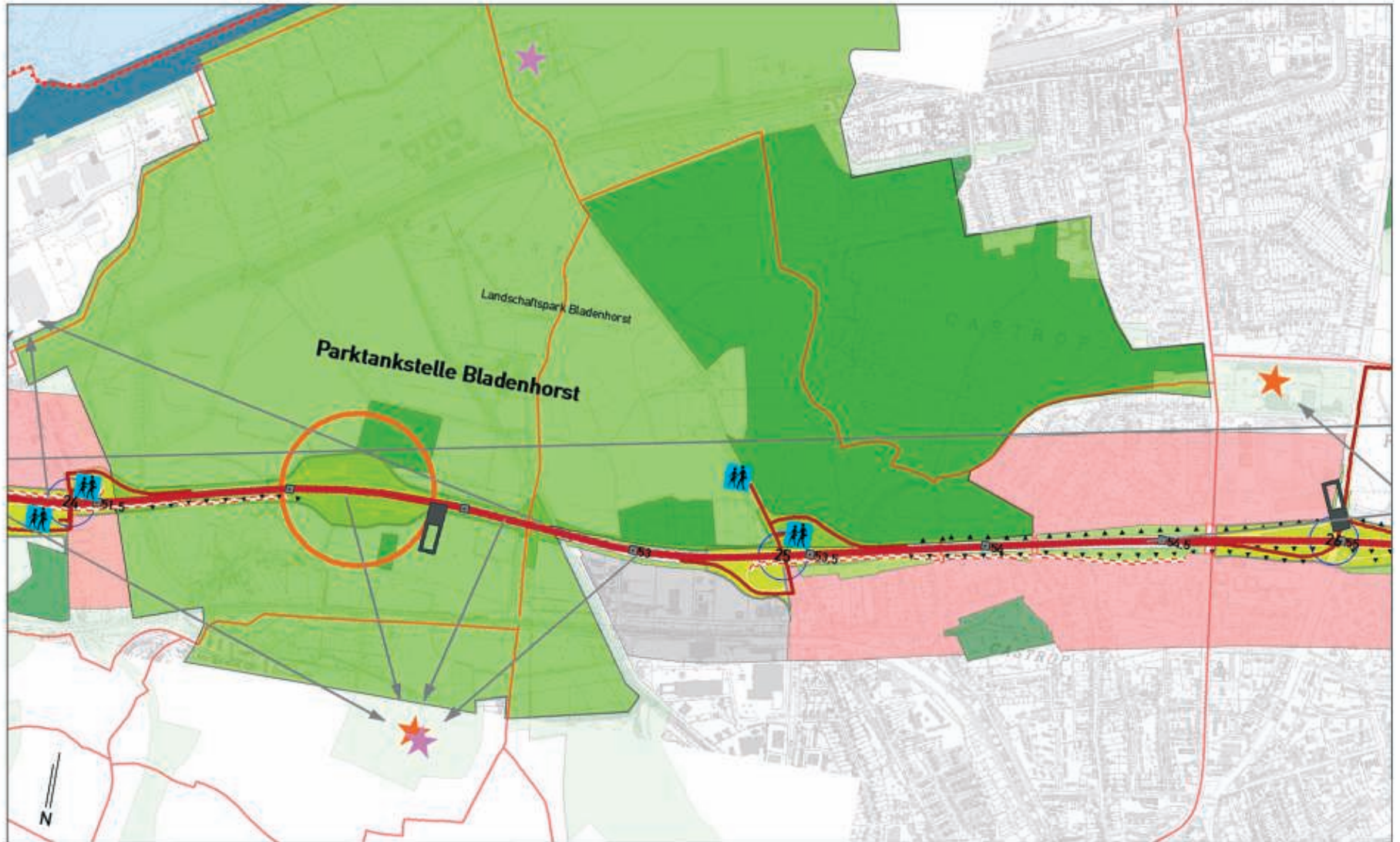
**Legende**

- |                           |                            |                  |                                   |
|---------------------------|----------------------------|------------------|-----------------------------------|
| ★ ELP-Projekt             | ■ Klimatierang             | ○ Aussichtspunkt | ■ Brücke, Straße, Bahn, Fußgänger |
| ★ Kulturhauptstadtprojekt | — Blickbeziehungen         | ■ Sicht-Spots    | ■ Lärmschutzbänder, Nutzungen     |
| ★ Merkmäler               | — Radwegenetz              | ■ ELP Projekte   | ■ Lärmschutzgebiete, Nutzungen    |
| ■ Wanderparkplatz ELP     | ... Regionalen Radwegenetz | ■ Emacher, Insel | ■ Verkehrsbedingte                |
|                           | • Einzelst                 | ■ Brücke, BAB    | ■ Wald                            |
|                           | — Lärmschutzwand           |                  | ■ Masterplan, ELP, Gesamt         |

**Planergruppe Oberhausen GmbH**

foundation 5+ landschaftsarchitekten





**Machbarkeitsstudie Parkautobahn A42**  
 Bereich Stadt Castrop-Rauxel M 1:10.000

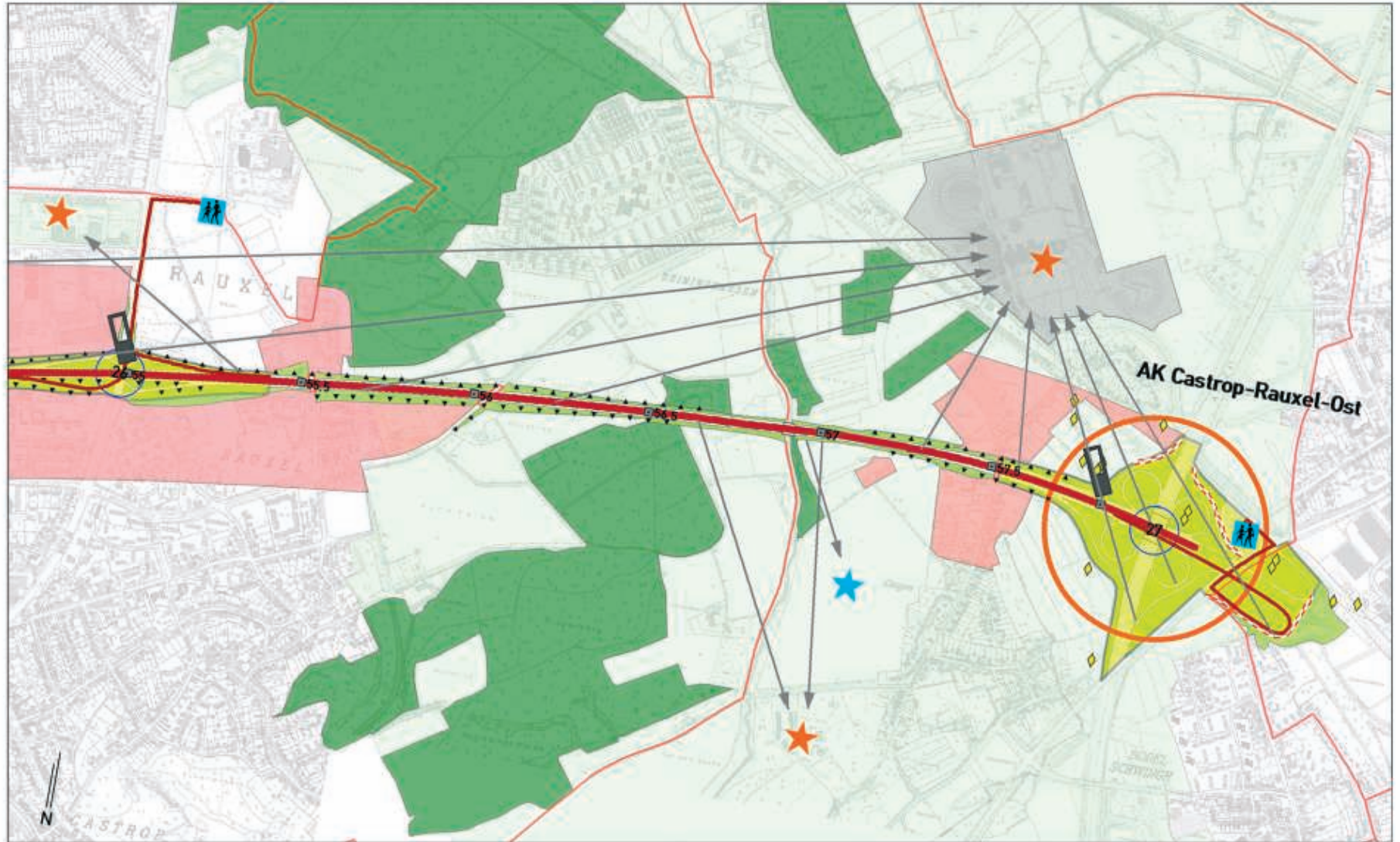
**Legende**

- |  |  |   |   |
|--|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>★ ELP-Projekt</li> <li>★ Kulturhauptstadtprojekt</li> <li>★ Merkzeichen</li> <li>★ Wanderparkplatz ELP</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Widmung</li> <li>■ Strommasten</li> <li>→ Blickbeziehungen</li> <li>→ Radwegnetz</li> <li>→ Regionales Radwegnetz</li> <li>• • Einseitigkeit</li> <li>→ Lärmschutzwand</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Anschlussstellen</li> <li>■ Sicht-Spate</li> <li>■ ELP Projekte</li> <li>■ Errecher, Insel</li> <li>■ Brücke, BAB</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Brücke, Straße, Bahn, Fußgänger</li> <li>■ Lärmmassgebäude, Nutzungen</li> <li>■ Lärmmassgebäude, Nutzungen</li> <li>■ Verkehrsbegleitgrün</li> <li>■ Wald</li> <li>■ Mastenplan, ELP, Gesamt</li> </ul> |
|--|--|---|---|

**Planergruppe Oberhausen GmbH**

foundation 5+ landschaftsarchitekten





**Machbarkeitsstudie Parkautobahn A42**  
 Bereich Stadt Castrop-Raukel

M 1:10.000

**Legende**

- |                           |                           |                    |                                   |
|---------------------------|---------------------------|--------------------|-----------------------------------|
| ★ ELP-Projekt             | ● Klammern                | ○ Anschlussstellen | □ Brücke, Skosse, Bahn, Fußgänger |
| ★ Kulturhauptstadtprojekt | → Blickbeziehungen        | ■ Sicht-Spots      | □ Laarmengendiffe, Nutzungen      |
| ★ Merkzeichen             | — Radweggrenz             | ■ ELP Projekte     | □ Verkehrsregeln                  |
| ■ Wanderparkplatz ELP     | --- Regionale Radweggrenz | ■ Erocher Insel    | ■ Wald                            |
|                           | • Einsecht                | ■ Barocke BAE      | ■ Meisterplan_ELP_Gesamt          |
|                           | --- Laarmachungswand      |                    |                                   |

**Planergruppe Oberhausen GmbH**

foundation 5+ landschaftsarchitekten





**Auftraggeber:**

Stadt Duisburg  
Stadt Oberhausen  
Stadt Bottrop  
Stadt Essen  
Stadt Gelsenkirchen  
Stadt Herne  
Stadt Castrop-Rauxel  
Stadt Dortmund  
Regionalverband Ruhrgebiet  
Emschergenossenschaft

erarbeitet in Kooperation mit

RUHR.2010 GmbH  
Straßen NRW

**Auftragnehmer:**

foundation 5+ landschaftsarchitekten

Kathäuserstraße 7-9, 34117 Kassel

Fon +49(0)561-920 008 0

Fax +49(0)561-920 008 20

kontakt@foundation-kassel.de



**Planergruppe GmbH  
Oberhausen**

Dieckerstraße 14 - 46047 Oberhausen

Fon (02 06) 88 0 55-0

Fax (02 06) 88 0 55-55

planergruppe@t-online.de

www.planergruppe-oberhausen.de

Kassel/Oberhausen im März 2008