

MIT DEN BESTEN EMPFEHLUNGEN

Städtebau kann nicht von oben verordnet werden. Einer der Gründe dafür, daß Städtebau eine kommunale Aufgabe ist. Stadtstraßenbau ist Städtebau. Die zukünftigen Straßenbau-richtlinien werden Städte und Gemeinden nicht mehr knebeln. Die neuen Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen aus dem Jahr 1985 – als Ersatz für die alten Richtlinien von 1971 – sind ein erster Schritt dazu.

In den Städtebaulehrbüchern der 20er Jahre finden sich viele Beispiele dafür, wie Straßen, Plätze, Alleen aussehen können. Dann wurde der Straßentwurf technisch. Der Zügigkeit des Autoverkehrs dienten Querschnitte, Gradienten, Krümmungsradien, Sichtfelder. Umfängliche Richtlinienwerke entstanden. Bundesweit vorgedacht. Es wurde üblich, für einen Straßentwurf einfach die Menge des Autoverkehrs, den dazugehörigen Querschnitt und die Mindestkurvenradien in der Tabelle nachzuschauen.

Auf die Handhabung kommt es an
Wer die Richtlinien genau las, fand schon immer Spielräume und Abweichungsmöglichkeiten. Aber sie wurden viel zu wenig genutzt. Bestärkt wurde diese „Tabellenhörigkeit“ durch die Genehmigungs- und Zuschußpraxis, obwohl die zuständigen Landesregierungen die meisten Richtlinien nicht als bindend eingeführt, und zum Teil sogar Abweichungen ausdrücklich gefordert hatten.

Die Anwendung von Straßenbau-richtlinien befreit nicht von der Pflicht, in jedem Einzelfall alle städtebaulichen Belange abzuwägen.

Städtebau ist nicht richtlinienfähig
Allmählich aber setzt sich die Erkenntnis durch, daß Straßenbau Städtebau ist, daß Verkehrsplanung Stadtplanung ist. Daß vielfältige Anforderungen erfüllt werden müssen. Die der Fußgänger, der Radfahrer, der Autofahrer, der Busse und Bahnen. Die der Anlieger, der Kinder, der Jugendlichen, der Alten. Die der Bäume. Des Lärmschutzes. Und des Städtebaus. Weil eine Straße in Husum anders aussehen soll als eine Straße in Garmisch. Und eine Straße in einer mittelalterlichen Altstadt anders als in einem modernen Wohnquartier. Zu kompliziert, als daß man all das in Kategorien ordnen, in Schubladen stecken, in Richtlinien pressen könnte. Und langsamer Autoverkehr braucht keine Einheitlichkeit. Die Wünsche der Bürger können erfüllt werden. Die Ideen des Bürgermeisters für seine Bürger. Oder die seiner Fachbehörde. Mehr Spielraum für die Kinder in der Straße und für den Entwerfer.

Mit den besten Empfehlungen: Die neuen EAE '85
Die neuen „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“ machen Schluß mit den rein technischen Vorgaben alter Richtlinien. Sie vermitteln die theoretischen Grundlagen, die man für den Entwurf kennen muß. Die Nutzeranforderungen. Die Belange des Städtebaus, der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes. Sie empfehlen, wie man vorgehen soll. Aber sie sind keine Richtlinie. Sie sagen nicht, wie das Ergebnis aussehen muß. In der EAE '85 gibt es einen Beispieltell, der einen Eindruck vermittelt, wie vielfältig die Möglichkeiten sind. Und daß unterschiedliche Anforderungen unterschiedliche Lösungen verlangen. Wer hier einfach abschreibt, hat die EAE mißverstanden. Macht es sich zu leicht. Genügt nicht seiner Pflicht, im Einzelfall abzuwägen. Wie die EAE '85 müssen auch die übrigen Verkehrsrichtlinien städtebaulich angepaßt und flexibler werden.

Städtebauliche Überarbeitung weiterer Richtlinien geplant
Denn diese Grundsätze gelten nicht nur für Erschließungsstraßen, sondern für alle Teile der Straßensysteme, die städtebaulich wirksam sind. Für Hauptstraßen und

Knoten. Gleich, ob sie als Ortsstraßen, Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen klassifiziert sind (der Stadtbewohner weiß das meist sowieso nicht). Städtebauliche Grundsätze gelten für Markierungen, für Ampelanlagen, für Tankstellen, und, und, und. Es wird Zeit kosten, die hier vorhandenen Widersprüche zu bereinigen. Aber es wird daran gearbeitet. Und inzwischen sollten alle Spielräume genutzt werden, die die Richtlinien lassen. Niemand sagt, daß sie das Evangelium seien. Natürlich wird es weiterhin Richtlinien geben. Über die Standsicherheit von Konstruktionen. Über die Festigkeit oder Frostbeständigkeit von Materialien. Ihre Kenntnis ist das notwendige Rüstzeug des Entwerfers. Aber nicht das wichtigste



Die neuen EAE '85: Breite und Schleppkurven von Fahrzeugen sind technische Grundlagen. Da gibt es nichts zu diskutieren.

Die neuen EAE '85: Zentrales Anliegen ist das Prinzip der Geschwindigkeitsdämpfung.



Die neuen EAE '85: Beispiele von Straßentwürfen. Sollen zum Nachdenken anregen. Nicht zum Abschreiben.

2. Gesamtgemeindliche Zusammenhänge
2.1. Wechseltätigkeit zwischen Planungsebene und Fachplanung
2.2. Städtebauliche Ziele und Grundsätze
1. Städtebauliche Ziele und Grundsätze
d. Einführung

Die neuen EAE '85: Städtebauliche Anforderungen bekommen mehr Gewicht.

Schriftenreihe des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

PLANEN + ENTWERFEN
MIT DEN NEUEN EMPFEHLUNGEN FÜR DIE ANLAGE VON ERSCHLIEßUNGSSTRASSEN
EAE 85

Die neuen EAE '85: Beim Bundesbauministerium ist eine illustrierte Kurzfassung erhältlich.

Städtebauliche Forschung 03.113

STÄDTEBAULICHES ENTWERFEN KANN MAN LERNEN

Denn: nur bei einfach strukturierten Problemen kann man die Lösungen in ein paar überschaubare Kategorien einteilen. Und dann im Handbuch nachschlagen.

Die Straßen von morgen sind bunter, haben mehr Facetten. So vielfältig, wie die Menschen, die in ihnen leben wollen. Die Wünsche, Ängste und Hoffnungen der Menschen sind mehr, als in einer Richtlinie Platz hätte.

Aber gerade die Vielfalt braucht ordnende Gestaltung. Egal, ob umgebaut oder neu gebaut wird.

Gestaltung ist nicht Dekoration

Gestaltung ist nicht die Addition von Funktionen und deren Garnierung, falls für einen solchen Luxus noch Geld übrig ist. Sondern sie ist die Suche nach einer Form, die den verschiedenen Ansprüchen am besten gerecht wird. Oft ist die einfachste Form dann die beste. Aber gerade die ist oft am mühsamsten zu finden.

Gestalt findet man durch Entwürfe und Alternativen. Durch den Vergleich vieler Skizzen. Mit Gefühl für die Zusammenhänge, die man bei jeder Skizze im Hinterkopf behält. Manches wandert dabei in den Papierkorb. Versuch und Irrtum. So arbeitet auch die Natur: Mutation und Selektion.

Vom weichen Bleistift zum harten Bleistift

Zunächst zeigen solche Skizzen keine Details. Ob eine weiche oder geometrische Form später durch Bäume oder Laternen oder beides verdeutlicht wird, ist egal. Zunächst geht es darum, wie die grobe Form eines Platzes, einer Straße aussehen soll. Vieles ist noch ungeklärt. Das Oberflächenmaterial, die Entwässerung, die Art der Bepflanzung.

Die eine oder andere Idee setzt sich durch, wird konkreter. Sie wird politisch diskutiert und mit den Bürgern abgestimmt. Und wird dann auch genauer gezeichnet. So daß alles zusammenpaßt. Bis hin zum Ausführungsplan mit den genauen Angaben für die Handwerker.

Dann muß alles stimmen. Natürlich auch die harten Tatsachen. Aber auch der Gesamtzusammenhang.

Kreatives Entwerfen: Keine Hexerei

Entwerfen von Straßen braucht Phantasie und Fachwissen. Und ein bißchen Erfahrung. Denn Entwerfen ist keine geheimnisvolle Metaphysik, sondern ein ganz solides Handwerk. Die Verkehrstechnik ist nur ein Aspekt des Straßenentwurfs.

Wenn ein Architekt ein Haus baut, muß er auch dafür sorgen, daß das Dach dicht ist, muß sich mit der Dachdichtung auskennen. Würden Sie aber Ihr Haus von einem Dachdecker entwerfen lassen?

Entwürfe müssen „funktionieren“. Aber darüber hinaus müssen sie „stimmen“. Stimmige Entwürfe bekommt man durch Versuch und Irrtum. Auf dem Papier. Mit Ideen, Phantasie und Fachwissen. Erst ganz viele Skizzen führen zu einem Plan.

