

Vorwort

Ein Mangel an Baukultur wird in der Architektur häufig beklagt. Mit Straßen und Plätzen wird dieser Begriff gar nicht erst in Verbindung gebracht. Sie sind in der öffentlichen Wahrnehmung hauptsächlich als monofunktionale Verkehrsträger präsent. Immer dem drohenden Kollaps voraus werden Straßen und Autobahnen weiter ausgebaut und mehr und mehr Fläche verbraucht. Die Verkehrsfläche in Deutschland übersteigt die Wohnfläche inzwischen um das Fünffache (17 931 Quadratkilometer gegenüber 3 516 Quadratkilometer, Stand 2010). Die politischen Rahmenbedingungen haben insbesondere einen auf das Auto bezogenen Lebensstil, beispielsweise durch die Eigenheimförderung oder die Entfernungspauschale, begünstigt.

Doch wir scheinen an einem Wendepunkt angekommen zu sein, denn das Auto verliert gegenwärtig seinen Rang als persönliches Statussymbol. Zumindest in den größeren Städten wird es mehr und mehr entbehrlich. Neue Formen der Mobilität werden, beschleunigt durch GPS-fähige Smartphones, alltagstauglich. Das Carsharing boomt. Es gibt neue urbane Logistikkonzepte und endlich werden ernsthaft alternative Antriebe zum Verbrennungsmotor entwickelt.

Diese Umbrüche im Bereich der Mobilität bergen die große Chance, eine neue Kultur für den Umgang mit dem öffentlichen Raum zu entwickeln, denn als solchen sollten wir auch unsere Straßen und Plätze wieder mehr begreifen. Sie müssen wieder zu konstituierenden Teilen der Städte werden, die den Raum formen und prägen. Gleichzeitig gibt es neue Nutzungsaufgaben an den öffentlichen Raum in Form von Zwischen- und Pioniersnutzungen oder künstlerischen und veranstaltungsbezogenen Interventionen. Sie zeigen für uns alle Möglichkeiten und Potenziale auf, Straßenräume neu zu denken.

Dass schon im Titel des Buches der Schönheitsbegriff verwendet wird, spricht für den Mut und Anspruch des Autors bei einem Thema hoher und technischer Rationalität den gesellschaftlichen Mehrwert durch Baukultur mitzudenken. Es geht dabei nicht nur um die möglichst ästhetische Gestaltung von Lärmschutzwänden, Brücken und Stadtmöbeln, obwohl auch dort sicher viel Handlungsbedarf besteht. Unser Ziel muss ein umfassendes Verständnis von Mobilität im Raum sein. Es wird zukünftig um deren Organisation, aber auch um die Gestaltung der Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger gehen.

Nicht zuletzt muss auch die gesellschaftliche Funktion von Straßen und Plätzen, die integrative Kraft des öffentlichen Raums, wieder mehr in den Vordergrund rücken. Straßen sind nicht nur Räume des Transits, sondern vor allem Lebensräume, in denen sich unsere Gesellschaft widerspiegeln soll und die als Teil des persönlichen Freiraums anerkannt werden müssen. Dafür wird natürlich vorausgesetzt, dass der öffentliche Raum wirklich öffentlich bleibt und nicht privatisiert wird. Dann bietet das öffentliche Eigentum am Straßen- und Boden eine auch operativ leichte Zugriffsmöglichkeit und Aktivierungschance von noch brachliegendem Umbaupotenzial. Hierzu liefert diese Veröffentlichung einen wichtigen Beitrag.

Mein Dank geht an den Verfasser und die Unterstützer, die ein bisher in dieser Qualität noch nicht vorliegendes Grundlagenwerk erarbeitet haben, an der wichtigen Schnittstelle von Städtebau, Stadt- und Freiraumplanung und eben Verkehrsplanung! Interdisziplinäre Arbeitsweisen werden hierdurch nicht nur gefördert, sondern gleichsam zur Grundlage guter Planungs- und Baukultur. So wird deutlich: Um auf zukünftige Herausforderungen, von denen der demografische Wandel nur ein Aspekt sein wird, reagieren zu können, muss anstelle von Monofunktionalität eine multimodale Flexibilität treten, die Freiräume für Nutzungsvielfalt, Aneignung und Partizipation bietet. Kurzum: Wir wünschen uns eine Baukultur für öffentliche Räume, die nicht nur so heißen. Das Buch „Schöne Straßen und Plätze“ öffnet hierzu Türen.

Reiner Nagel

Vorstandsvorsitzender

Bundesstiftung Baukultur

Einleitung

Lieben Sie Ihre Straße? Halten Sie sich gerne dort auf? Treffen Sie dort Ihre Nachbarn und reden mit ihnen? Gehen Sie manchmal eine Runde „um Ihren Block“?

Die Fragen zielen auf die Eigenschaften einer Straße, die in den „Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)“ als „Immaterielle Ansprüche“ bezeichnet werden: Soziale Brauchbarkeit, Orientierung, Identität, Anregung, Identifikation und Schönheit. Dieses Buch wird Straßen und Plätze darstellen, in denen Planer diese Ziele verfolgt haben, und es wird darstellen, mit welchen Instrumenten diese Ansprüche in den dargestellten Beispielen erreicht wurden. Dabei wird deutlich werden, dass die immateriellen Ansprüche häufig zunächst mit den materiellen funktionalen, ökologischen und ökonomischen Ansprüchen kollidieren. Die wichtigste Aufgabe der Straßenraumgestaltung besteht darin, die sehr unterschiedlichen materiellen und immateriellen Ansprüche an den Raum zu einem Gesamtwerk zusammenzuführen.

Reden Leute von „meiner Straße“, so sagen sie nicht, dass die Straße ihnen gehöre. Vielmehr bringen sie zum Ausdruck, dass sie sich mit „ihrer“ Straße identifizieren, dass diese Straße zu ihrem Leben gehört, dass ihr Zustand ihnen nicht gleichgültig ist. Bei einer Autobahn wird dies eher selten der Fall sein, bei einer Dorfstraße oder einem Wohnweg häufig. Was aber ist mit den vielen Stadtstraßen, die wir täglich als Fußgänger, Radfahrer oder im Auto benutzen? Sind sie „unsere Straßen“?

Straßen- und Platzräume dienen nicht allein dem Verkehr, sie prägen als wichtige öffentliche Räume auch die Eigenart und das Erlebnis unserer räumlichen Umwelt. Sie tragen damit zur Identifikation der Bürgerschaft mit ihrem Gemeinwesen bei. Zugleich sind sie Orte für alltägliche Verrichtungen wie Einkäufe und Schulwege, sie sind wichtige soziale Räume der Bewegung und Begegnung. Die vielen unterschiedlichen Ansprüche und Erwartungen an Funktion und Gestalt zusammenzubringen ist die Aufgabe der Straßenraumgestaltung.

Straßenraumgestaltung ist Städtebau, der Begriff „Ganzheitlicher Straßenraumentwurf“ ist sperrig, enthält aber eben diese Aussage. In der uns umgebenden großen Heterogenität der öffentlichen Räume sind einzelne schön gestaltete Straßen und Plätze Orte der visuellen Erholung von der Durchschnittlichkeit unseres Lebensumfelds. Die Gestaltung der Einzelelemente ist nur der letzte Akt der Straßenraumgestaltung. Straßenraumgestaltung hat die Aufgabe, die städtebaulichen und verkehrlichen Aspekte in Einklang zu bringen, sie hat nicht die Aufgabe, funktionalistisch entworfene Anlagen durch kosmetische Ergänzungen zu „verhübschen“. Immer noch entwerfen Planer eine Straße, indem sie sich von einem Ende bis zum anderen durch die Straße „durchkämpfen“. Die „Zwänge“ werden dabei nacheinander ordentlich abgearbeitet. Meist geht dabei allerdings die große Linie verloren. Der Prozess der Straßenraumgestaltung fängt bei städtebaulichen Gesamtbetrachtungen an, einer Analyse der historischen Entwicklung des Gesamttraums, seiner Wesenheiten, seiner Charakteristika und Raumabschnitte.

Erst danach werden Querschnitte entwickelt und Details entworfen. In diesem Buch werden daher nicht nur Querschnittsaufteilungen und Details, sondern auch die städtebaulichen Aspekte der Straßenraumgestaltung betrachtet. Die Beispiele sind daher nach stadtstrukturellen Kategorien geordnet.

Der Teil A des Buchs stellt Straßenraumgestaltung in ihren städtebaulichen Zusammenhang. Dabei wird der Funktionsbegriff und der Begriff der Schönheit, wie ihn dieses Buch versteht, erläutert. Weitere Kapitel behandeln die aktuellen und künftigen Aufgaben der Straßenraumgestaltung, die Akteure der Gestaltung und das Verhältnis zwischen Bau und „Betrieb“ einer Straße.

Teil B erläutert die Funktion von Richtlinien sowie regionalen und lokalen Regelwerken und Handbüchern zur Gestaltung. Ein weiteres Kapitel stellt das Verhältnis zwischen Regelwerk und Entwurf dar.

Die im Teil C vorgestellten Beispiele zeigen ein breites Spektrum von Gestaltungen, sortiert nach Raumcharakteren: Stadtstraßen, Dorfstraßen, Boulevards und Alleen, Ringstraßen, Uferstraßen, Wohnstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche, Shared Spaces, Fußgängerzonen mit ÖV, Gewerbestraßen, Stadtplätze, Bahnhofsplätze, Dorfplätze.

Die Beispiele sind in den letzten 25 Jahren entstanden. „Alte Beispiele“ wurden aufgenommen, wenn sie auf dem Weg zur aktuellen Auffassung von Straßenraumgestaltung als Meilensteine zu betrachten sind (Frankfurter Straße in Hennef, Hauptstraße in Much, Mönckebergstraße in Hamburg), einige Beispiele auch deshalb, weil sie besondere, allgemein bekannte Adressen sind (Friedrichstraße Berlin, Potsdamer Platz). Gealterte Straßen sind nicht unbedingt veraltete Straßen, das Baujahr spielte für die Auswahl daher nur eine untergeordnete Rolle.

Die Sammlung stellt einen Querschnitt durch die Vielfalt der Straßen und Plätze dar, die unsere Städte und Dörfer prägen: die Beispiele reichen von unprätentiösen zurückhaltenden Lösungen, die aber häufig gerade dadurch der Situation angemessen sind, bis zu auffälligen, manchmal auch artifiziellen Beispielen, die besondere, unverwechselbare Orte schaffen.

Der Teil D enthält in einem Ausblick einige Anregungen für Anpassungen gesetzlicher Vorschriften, soweit sie für die Straßenraumgestaltung wesentlich sind. Da das Entwurfsinstrument „Städtebauliche Bemessung“ künftig eine wesentlich größere Bedeutung bekommen soll, ist diesem Verfahren ein besonderes Kapitel gewidmet.

Das tabellarische Schlagwortregister auf der hinteren Umschlagklappe ermöglicht, schnell die Beispiele zu finden, die ein bestimmtes Thema ausführlich behandeln.

Die Beispielsammlung war nur durch die außerordentlich breite Unterstützung von Kommunen, Planungsbüros und Kolleginnen und Kollegen verschiedener Fachdisziplinen möglich.