

## Felicitas Buch: Alternativen in Sicht? Anmerkungen zum Ausbau von Ortsdurchfahrten

„Das Übermaß an asphaltierten Straßenflächen ‚profaniert‘ in bestürzendem Maße den Kulturraum der ländlichen Siedlung. (. . .) Dies sollte zu einer grundlegenden Überprüfung der für den Straßenbau maßgeblichen Grundsätze führen; und zwar sowohl für die klassifizierten Straßen (d.h. Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, Anm. d. Verf.) als auch für die Ortsstraßen. Aus denkmalpflegerischer Sicht führt die übermäßige Ausdehnung der Verkehrsflächen, die überwiegend nicht den Dorfbewohnern anzulasten ist, zu einer öffentlich finanzierten Zerstörung wertvoller Ortsbilder.“ Diese Feststellung, die aus dem Abschlußbericht der Bundeskommission des Wettbewerbs „Unser Dorf soll schöner werden“ für das Wettbewerbsjahr 1979 stammt, mag stellvertretend stehen für die Vielzahl der Stimmen, die sich in den letzten Jahren kritisch zu den Problemen des Straßenbaus geäußert haben.

Gleichwohl stellt sich die Frage, ob der Ausbau von Ortsdurchfahrten, der in der Tat häufig ohne Rücksichtnahme auf historisch gewachsene Ortskerne unter einseitiger Beachtung von Belangen des Verkehrs erfolgte, stets ausschließlich den staatlichen Straßenbaulastträgern anzulasten ist oder ob nicht in vielen Fällen daneben auch andere Einflüsse für das Ergebnis von Straßenbaumaßnahmen mitverantwortlich sind, die aus den komplexen Problemen resultieren, denen ländliche Siedlungen bereits seit langem ausgesetzt sind.

Zu ihnen gehört vor allem die technische Entwicklung der Landwirtschaft. Die Aussiedlung aus engen Hofstellen, die den neuen Funktionsabläufen nicht mehr gerecht waren, bewirkte den Auszug aus dem alten Ortskern; Wohn- und Wirtschaftsgebäude blieben ungenutzt zurück. Dieser Trend, den Dorfkern zu verlassen, wurde auch durch die vielfach unbekümmerte Ausweisung von Neubaugebieten am Ortsrand gefördert, in die nicht nur Städter ziehen, die hier preiswertes Bauland finden, sondern auch die jüngeren Leute aus dem alten Ortskern, die außerlandwirtschaftliche Arbeitsplätze gefunden haben. Diese Arbeitsplätze liegen jedoch meist in den größeren zentralen Orten, so daß ein aufwendiges Verkehrssystem für den hierdurch bewirkten Pendelverkehr notwendig wird. Ein zunehmender Straßenausbau ist die Folge auch dann, wenn verstärkt Umgehungsstraßen geplant werden, weil es in vielen Fällen nicht möglich ist, den Verkehr aus dem alten Ortskern herauszunehmen. Manches Mal wird dies wegen der geringen

Verkehrsbedeutung einer Straße in abgelegenen Orten auch gar nicht sinnvoll sein.

Vom Funktionswandel des alten Dorfes, von der Gebiets- und Verwaltungsreform waren und sind auch heute noch erhaltenswerte öffentliche Gebäude betroffen: Rathäuser, Schulen, Keltern, Zehntscheuern und andere Bauten, die ebenfalls leer stehen. Alternative Nutzungen waren nur schwer zu finden, ein Bewußtsein der Bürger für die erhaltenswerte Eigenart ihres Ortes und der darin befindlichen alten Bauten noch vor wenigen Jahren ebensowenig vorhanden wie bei den kommunalen Planungsträgern oder den Fachplanern. Das fehlende Bewußtsein für diese im Ort vorhandenen Werte und die anhaltende Finanzschwäche kleinerer und mittlerer Gemeinden mögen mit dazu geführt haben, daß „die finanz- und zuschußstarke Straßenbaubehörde vielfach als Segensbringer empfunden wurde“, wie Professor Schnüll vom Institut für Straßen- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart jüngst in einem Vortrag bemerkte. Sie trug dazu bei, durch den mit dem Straßenbau verbundenen „Kahlschlag“ das Orts-„Zentrum“ zu sanieren, es schön und großzügig, das heißt nach städtischem Vorbild zu gestalten, Freiflächen anzulegen, im Kern neu zu bauen oder sich das Eigenheim am Ortsrand leisten zu können.

Probleme entstanden auch immer wieder im Planungsbereich durch mangelnde Koordinierung verschiedener Fachplanungen. Langfristige Programme erschwerten überdies die Abstimmung der Finanzierung einzelner Projekte zugunsten von übergreifenden Zielsetzungen.

Die Denkmalpflege als Anwältin dieser bedrohten, geschichtlich geprägten Siedlungsstrukturen sah sich – dieses Problem besteht auch heute noch – nicht in der Lage, Planungsprozesse von Anbeginn an mit der notwendigen Intensität zu betreuen, zumal die Zahl der Dörfer, in denen Dorfentwicklungsmaßnahmen ablaufen oder Vorhaben von Fachplanungsträgern verwirklicht werden, ständig gestiegen ist. Mit dem wachsenden Bewußtsein für die dort vorhandenen Werte sind Aufgaben an sie herangetragen worden, die zwar über ihren eigentlichen Wirkungsbereich hinausgehen, für die jedoch keine andere Institution als Fürsprecherin vorhanden ist. Gemeint ist hier das gesamte Gebiet der Ortsbildpflege, das allerdings in ländlichen Siedlungen eng mit denkmalpflegerischen Belangen verknüpft ist.

Als ein wesentliches Instrument, das geeignet ist, den genannten Tendenzen gegenzusteuern, hat sich das Dorfentwicklungsprogramm Baden-Württemberg erwiesen.

Während die von 1977 bis 1980 laufende Förderung der Dorferneuerung im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) eine auffallend starke agrarstrukturelle Ausrichtung erkennen läßt – die Fördertatbestände, die die Erneuerung und Erhaltung von Gebäuden unterstützen sollen, sind an landwirtschaftliche Bausubstanz gebunden, obwohl die Landwirtschaft in den meisten Dörfern stark zurückgegangen ist –, hat sich die Dorfentwicklung in Baden-Württemberg immer stärker zu einer Querschnittsaufgabe entwickelt. Sie strebt eine umfassende städtebauliche, gestalterische und funktionale Neuordnung alter Ortskerne an und will die Fachplanungen und sonstigen Nutzungsregelungen in eine Gesamtplanung mit dem Ziel einbinden, den eigenständigen Charakter der ländlichen Orte zu erhalten und entsprechend gegenwärtigen und künftigen Erfordernissen zu gestalten. In den mit der Neufassung der Dorfentwicklungsrichtlinien 1979 eingeführten Koordinierungsausschüssen sind die von den Problemen der Dorfentwicklung hauptsächlich berührten Fachbehörden (Landwirtschaftsamt, Flurbereinigungsamt, Landesdenkmalamt, Straßenbauamt) unter Vorsitz des Landratsamtes vertreten, um bereits vom Beginn der Planungsphase an die Gemeinden beraten, notwendiges Datenmaterial anbieten und die Fachplanungen nutzbringend in die Dorfentwicklung integrieren zu können. Dieses Instrument verstärkt auch die bereits seit Jahren bestehende Einbindung denkmalpflegerischer Belange in die Dorfentwicklung. Die Gefahr, „daß die legale Zerstörung von Landschaft und Siedlung infolge ungenügender Abstimmung und latenter Konkurrenz verschiedener Fachplanungen gegenüber der städtebaulichen Gesamtplanung weiter fortschreitet“ – so der vorbereitende Bericht zur Jahrestagung der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung 1978 in Bad Mergentheim über städtebauliche Probleme in ländlichen Räumen –, dürfte sich bei erfolgreicher Tätigkeit dieses Ausschusses in der Zukunft also erheblich verringern.

Angesichts der ausschlaggebenden Bedeutung, die Maßnahmen des Straßenbaus für den langfristigen Erfolg einer Dorfentwicklung haben können, wird immer wieder der Vorwurf erhoben, daß die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen und Landstraßen (RAST, RAL) in der Querschnittsgestaltung, der Linienführung, der Verwendung von Hochborden, den Haltebuchten für Busse und vielem anderem mehr einseitig Belange des Verkehrs berücksichtigen und hierdurch wesentlich zur Zerstörung alter Ortskerne beitragen. Damit ist zum einen die Notwendigkeit einer Überarbeitung der vorhandenen Richtlinien angesprochen, die zur Zeit erfolgt. Verschiedene Anzeichen deuten darauf hin, daß die Randbedingungen, die sich aus den erhaltenswerten Ortsstrukturen und den Anforderungen ergeben, die an die Straße als Arbeits-, Kommunikations- und Sozialraum zu stellen sind, bei der Neufassung dieses Regelwerkes mit berücksichtigt werden. Es stellt sich aber auch die Frage, inwieweit es heute durch eine flexible Handhabung der derzeit bestehenden Richtlinien in begründeten Fällen möglich ist, auf die genannten Belange einzugehen. Die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, die für die Aufstellung der Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS) zuständig ist, hat in ihrem Arbeitsauschuß „Grundsatzfragen“ im September 1978 ein Papier zur Anwendung der Richtlinien formuliert, in dem es unter anderem heißt: „Richtlinien stellen – auch aus der Sicht der Richtlinienverfasser – keine gesetzlichen und unverrückbaren Normen dar. Sie sollen dem Planungsingenieur in

geraffter Form den Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse vermitteln und ihm dadurch als Grundlage für die Erarbeitung sachgerechter Lösungen dienen. Dabei sind aber Randbedingungen, die sich aus außerverkehrlichen Ansprüchen ergeben, zu berücksichtigen. Eine unflexible Handhabung der Entwurfsrichtlinien kann zweifellos zu einseitig verkehrstechnisch begründeten und damit unvertretbaren Lösungen führen.“

Diese Auffassung wird auch in einem Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr aus dem Jahre 1979 vertreten, in dem darauf hingewiesen wird, „daß die in technischen Regelwerken getroffenen Festsetzungen grundsätzlich nicht die planerische Abwägung im Einzelfall entbehrenlich machen. Dies gilt insbesondere dann, wenn es um die Berücksichtigung von Belangen der Lebensqualität und der Wirtschaftlichkeit geht“.

Weiterhin gehören in die geschilderten Zusammenhänge zwei Erlasse des baden-württembergischen Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr über den Ausbau von Ortsdurchfahrten aus dem Jahre 1978, von denen der eine die Koordinierung der Planungen und die Abstimmung der Straßenbaumaßnahmen zum Ziel hat, der andere darauf hinwirken will, daß beim Ausbau von Ortsdurchfahrten im Zuge gering belasteter Landes- und Kreisstraßen die bisher angewandten Grundsätze sowohl aus Kostengründen als auch aus gestalterischen Gründen überdacht werden. Bedeutsam ist ebenfalls, daß hier dem Umfeld der Straße über den rein straßenbaulichen Aspekt hinaus Beachtung geschenkt wird, um die Ortsdurchfahrt besser zu integrieren und sie nicht zu einem Fremdkörper im historisch geprägten Ortskern werden zu lassen. Im einzelnen bedeutet dies, daß im Zuge der Straßenbaumaßnahme zum Beispiel Grünflächen und Bepflanzungen angelegt und Brunnen mit einbezogen werden können. In Anwendung solcher Grundsätze konnten in vielen Fällen einzelne Gebäude oder auch ganze Ensembles, die ursprünglich zum Abbruch vorgesehen waren, durch Verringerung der Fahrbahnbreite beziehungsweise einer besseren Anpassung des Fahrbahnverlaufs an die vorhandenen Häuserfluchten erhalten bleiben.

Dennoch treten nach wie vor nicht unerhebliche Schwierigkeiten bei der Querschnittsgestaltung klassifizierter Straßen auch bei solchen Ortsdurchfahrten auf, die nur eine geringe Verkehrsbedeutung haben, weil hier die behutsame Einbindung der Straße und ihres Umfeldes in das überlieferte Erscheinungsbild eines alten Dorfes Probleme aufwirft, die sich mit den Entwurfsgrundsätzen in den derzeit bestehenden technischen Regelwerken nur schwer vereinbaren lassen.

Dies ist durchaus nicht nur eine ästhetische Frage. Der dörfliche Straßenraum, der die Ortsgestalt so wesentlich prägt, wird durch fehlende Niveauunterschiede zwischen Fahrbahn und Gehwegen bestimmt, die durch Rinnen (Gossen, Kandel) getrennt werden, durch einfache Wegeflächen und differenzierte Übergänge zwischen naturmah belassenen und gepflegten Flächen.

Die heute beim Ausbau von Ortsdurchfahrten verwendeten Hochborde bedingen einen erheblichen Niveauunterschied zwischen Fahrbahn und Gehwegen. Hierdurch werden die alten Dorfstraßen „kanalisiert“ und die Dörfer in ihrem Charakter erheblich beeinträchtigt. Eine Verbesserung könnten Halbkandel mit Nieder- oder Flachbordsteinen bringen; als eine optimale Lösung sind die erwähnten Vollkandel anzusehen, die auch das Bild des historischen Straßenraums bestimmt haben. Gegen die beiden letztgenannten Möglichkeiten werden jedoch in der Regel wegen mangelnder Verkehrssicherheit Bedenken geltend gemacht, die



1 OCHSENBACH, STADT SACHSENHEIM. Einmündung der Spielberger Straße (K 1641) in die Hauptstraße (L 1110).

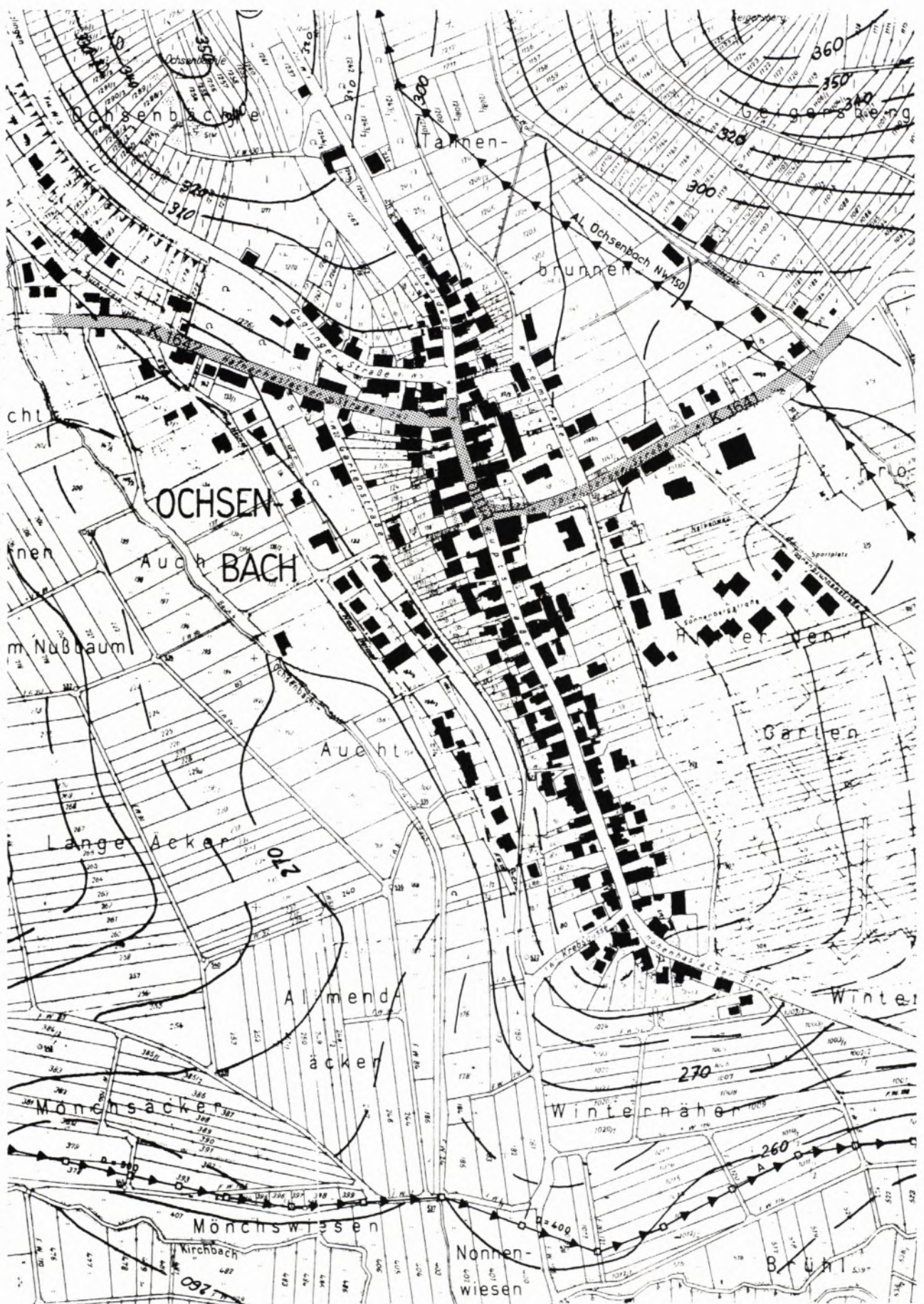
auch auf Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung bezogen sind.

Besonderes Interesse darf deshalb eine Entscheidung des Regierungspräsidiums Stuttgart zum Ausbau der Ortsdurchfahrt von Ochsenbach beanspruchen, die vor einigen Wochen getroffen wurde und an dieser Stelle beispielhaft vorgestellt werden soll. Das Straßendorf Ochsenbach – Teilort der Stadt Sachsenheim/Kreis Ludwigsburg – liegt auf einem schmalen, gegen das Kirbachtal gerichteten und von den Tälern des Ochsenbaches und des Tannenbrunnbächles seitlich begrenzten Ausläufer des Stromberges. Die Dorfstraße, welche in fast gerader Linie auf dem Höhenrücken verläuft, säumen meist giebelständige, gut erhaltene und zum Teil reich verzierte alte Fachwerkhäuser. Sie stammen in der Mehrzahl aus dem 16. bis 18. Jahrhundert. Der Weinbau, auf den die zahlreichen rundbogigen Kellereingänge und die rückseitigen, quergestellten Wirtschaftsgebäude in ihren bescheidenen Ausmaßen verweisen, bildete den Haupterwerb des Dorfes. An den Ortsrändern befinden sich charakteristische ländliche Bauten des 19. Jahrhunderts, meist traufständige und zum Teil verputzte Fachwerk-Einhäuser. Das Dorf ist durch die weitgehend ungestört erhaltene historische Bebauung, seine reizvolle unverbaute landschaftliche Lage und bekannte gastronomische Einrichtungen ein beliebtes Naherholungsziel.

Die Dorfstraße, welche bereits in der Oberamtsbeschreibung Brackenheim von 1873 Erwähnung fand („gut unterhalten und gekandelt“), hat seither im weitaus größten Teil lediglich eine Teerdecke erhalten und ihren ortsgerechten Charakter somit bis heute bewahren können. In Zusammenhang mit Dorferentwicklungsmaßnahmen soll die Ortsdurchfahrt im Zuge der Kreisstraßen 1641 und 1642 ausgebaut werden. Dies bedingt auch den Ausbau eines

ca. 115 m langen Teilstücks der Landesstraße 1110. Gemeinde, Planer, Straßenbauamt, Landratsamt und Landesdenkmalamt waren sich darin einig, daß die Dorfstraße im betroffenen Bereich ihres Ensemblecharakters wegen einer behutsamen, von der Norm abweichenden Gestaltung bedarf. Die Sorgfalt, mit der hier von allen Beteiligten eine Entscheidung vorbereitet wurde, läßt sich daran ermesen, daß zunächst verschiedene Muster von Gehwegbelägen, Randsteinen und Kandeln verlegt wurden, um einen geeigneten Lösungsansatz zu finden. Wegen des erheblichen öffentlichen Interesses an der Erhaltung des historischen Erscheinungsbildes von Ochsenbach sollen nun beim Ausbau des betreffenden Teilstücks der Landesstraße 1110 beidseitig zu einer 6 Meter breiten Fahrbahn Vollkandel aus Granitgroßpflaster ausgebildet und die anschließenden Gehwege in Kleinpflaster aus demselben Material ausgeführt werden. Die Oberflächenbehandlung der Fahrbahndecke kann mit Moränenmaterial erfolgen, so daß der Eindruck einer geschlossenen Bitumendecke vermieden wird. Neben den angeführten Gründen, die für diese Lösung sprechen, geben die Straßenbaubehörden auch Gegenargumente zu bedenken. Hierzu zählen zum Beispiel die Probleme, die durch rücksichtsloses Parken auf den Gehwegflächen entstehen, oder die verstärkten Geräuschbelästigungen, die durch das gewählte Oberflächenmaterial der Fahrbahn auftreten können. Beides wird zu prüfen sein. Deshalb bedeutet die Zustimmung dazu, daß beim geplanten Straßenabschnitt vom Regelquerschnitt abgewichen werden kann, noch keine endgültige Entscheidung über die Gestaltung des Querschnitts bei einem späteren Ausbau der Ortsdurchfahrt.

Wesentliche Orientierungshilfen zur Lösung der angesprochenen Probleme sind demnächst von den Ergebnissen eines zweijährigen Forschungsauftrages zu erwarten, den

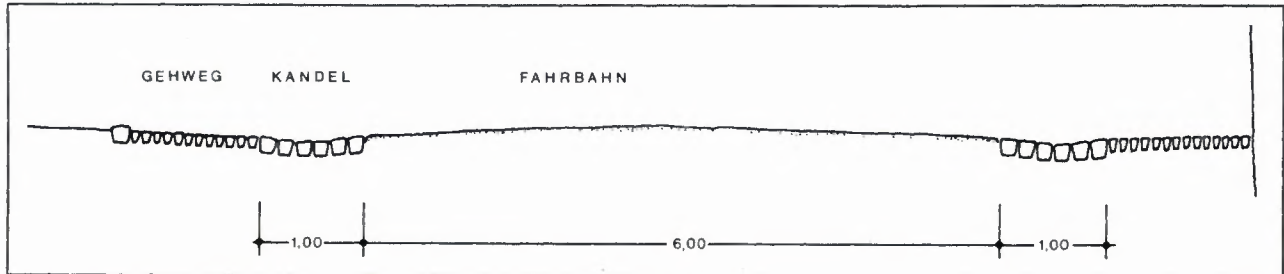


2 OCHSENBACH, historischer Ortskern mit Kennzeichnung der Verkehrsflächen, die dem Ausbau der Ortsdurchfahrt unterliegen.



3 OCHSENBACH, Proben unterschiedlicher Gehwegbeläge und Randeinfassungen vor dem Rathaus.

4 QUERSCHNITTGESTALTUNG im Bereich der L 1110 zwischen Spielberger Straße (K 1641) und Häfnerhaslacher Straße (K 1642).



das Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Umwelt an eine Forschergruppe unter Federführung der Universität Stuttgart, Institut für ländliche Siedlungsplanung, vergeben hat. Er soll Möglichkeiten zur funktionsgerechten und architektonischen Gestaltung der Dörfer im Rahmen der Dorfentwicklung aufzeigen. Den Untersuchungsbereich „Verkehr“ hat das Institut für Straßen- und Verkehrswesen (Universität Stuttgart) übernommen.

*Literatur:*

Dorfentwicklungsrichtlinien, Staatsanzeiger Nr. 97 vom 5. 12. 1979, S. 6 f.

Bundesministerium für Verkehr: Anwendung der Technischen Regelwerke für das Straßenwesen vom 3. 7. 1979. In: Straße und Autobahn 1979, Nr. 8.

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Bad.-Württ.: Ausbau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen im Zusammenhang mit Maßnahmen der Dorfentwicklung . . . Erlaß vom 27. 11. 1978 (Az.: Nr. 64/301/7),

Ausbau von Ortsdurchfahrten, Erlaß vom 30. 10. 1978 (Az.: Nr. 61/0577/22).

H. Billinger: Richtlinien für die Anlage von Straßen – welche Zielsetzung? In: Baumeister 1979, H. 9, S. 502, 505.

R. Schnüll: Sachgerechte Handhabung der Richtlinien für den Entwurf von Straßen. In: Straße und Autobahn 1979, Nr. 9, S. 375–382.

Abschlußbericht der Bundeskommission des Wettbewerbs „Unser Dorf soll schöner werden“ (Manuskript).

Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung. Vorbereitender Bericht zur Jahrestagung in Bad Mergentheim „Städtebauliche Probleme in ländlichen Räumen“. In: Mitteilungen der Deutschen Akademie . . . 1978, Bd. 1.

*Dipl.-Ing. Felicitas Buch  
LDA · Bau- und Kunstdenkmalpflege  
Eugenstraße 7  
7000 Stuttgart 1*