



Heinz Nagler, BTU Cottbus
Herbert Stadt, Fachhochschule Potsdam



„Leben mit der Ortsdurchfahrt“

Hauptverkehrsstraßen in Kernbereichen kleiner Städte
Städtebauliche und verkehrswissenschaftliche Fachtagung
am 06. November 2006
Schlosstheater Rheinsberg

Dokumentation

„Leben mit der Ortsdurchfahrt“ - Hauptverkehrsstraßen in Kernbereichen kleiner Städte -

**Städtebauliche und verkehrswissenschaftliche Fachtagung am
06. November 2006
Schlosstheater Rheinsberg**

Impressum

Dokumentation
„Leben mit der Ortsdurchfahrt“
- Hauptverkehrsstraßen in Kernbereichen
kleiner Städte - Städtebauliche und
verkehrswissenschaftliche Fachtagung
am 06. November 2006
Schlosstheater Rheinsberg

Herausgeber:
Professor Dipl.-Ing. Heinz Nagler
Lehrstuhl Städtebau und Entwerfen
Brandenburgische Technische Universität Cottbus
Professor Dr.-Ing. Herbert Stadt
Fachgebiet Verkehrswesen
Fachhochschule Potsdam

Redaktion:
Christoph Dieck
Christoph Wessling

Layout:
Andreas Klapper
Isabel Steger

gefördert durch:
Land Brandenburg
Ministerium für Infrastruktur
und Raumordnung

Organisation der Fachtagung:
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung
Abt.2 Stadtentwicklung und Wohnungswesen,
Referat 21 Stadterneuerung und Wohnen - Integrierte Innenentwicklung,
Rita Wernecke
Abt. 4 Verkehr, Referat Straßenbau, Iris Kralack

BTU Cottbus, Lehrstuhl Städtebau und Entwerfen, Prof. Dipl. -Ing. Heinz Nagler

in Kooperation mit:
Stadt Rheinsberg
Bürgermeister Manfred Richter
sowie dem Bauamt:
Wilhelm Kruse
Anja Holtz-Baumert

ISBN: 978-3-9812163-1-8
Potsdam / Cottbus 2007

Inhaltsangabe

Vorwort	5
Einleitung	7
Andrea Rachui und Christoph Wessling: Protokoll zur Fachtagung	11
Reinhold Dellmann: Einführung zur Fachtagung	19
Hartmut Topp: Brauchen wir noch neue Straßen oder andere Straßen?	23
Gunter Kölz: Integration von Städtebau und Verkehrsentwicklung als Voraussetzung der Stadtentwicklung, Beispiel: Integration einer grenzüberschreitenden Bundesstraße und des angrenzenden Bahnhofes in der Stadtentwicklung von Kehl	31
Robert Schnüll: Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleinen Städten – umfeldorientierte Gestaltung innerörtlicher Straßenräume	35
Rita Werneke: Leben mit der Ortsdurchfahrt, Anforderungen und Rahmenbedingen aus der Sicht der Innenstadtentwicklung	45
Christoph Dieck, Herbert Stadt, Heinz Nagler, Christoph Wessling: Shared Space für Rheinsberg ?! Integriertes Verkehrs- und Städtebaukonzept Rheinsberg unter besonderer Berücksichtigung des Durchgangsverkehrs	47

Vorwort

Stadtentwicklung und Verkehrswege gehören zusammen. Lebenswerte Städte und funktionierender Verkehr in Städten und Gemeinden erfordern, dass alle an Planung und Bau Beteiligten eng zusammenarbeiten.

Um die Innenstädte weiter vom Verkehr zu entlasten, unterstützen wir die Kommunen mit Fördermitteln für die Städtebauförderung und den kommunalen Straßenbau. Der Bau und Ausbau von Bundes- und Landesstraßen berührt auch die Straßen in den Städten. „Gute Lösungen“ für Stadtentwicklung und Straßenbau können nur in enger Zusammenarbeit und in ständigem Erfahrungsaustausch gefunden werden: Zwischen den Disziplinen, aber auch zwischen Kommunen und Land und nicht zuletzt zwischen den Gemeinden in den verschiedenen Regionen Brandenburgs. Auf diese Weise können auch gute neue Ideen und innovative Problemlösungen „transportiert“ werden.

Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung fördert diesen Erfahrungsaustausch mit Fachtagungen zum Thema Stadtentwicklung und Verkehr. Mit der Rheinsberger Fachtagung „Leben mit der Ortsdurchfahrt“ im Herbst 2006 wurde ein Thema in den Mittelpunkt gerückt, das für

viele kleinere Städte von besonderem Interesse ist: Der Umgang mit dem Verkehr in der Stadt. Hierfür hat das Land bereits Konzepte wie den Tausch von Straßen oder alternative Verkehrsführungen in Modellen erprobt. Angesichts der Vielzahl von Ortsdurchfahrten kommt es jedoch darauf an, sich auf kommunaler Ebene verstärkt den Fragen der innerörtlichen Verkehrsentlastung zu stellen. Hierbei steht das Land gerne beratend zur Seite.

Die Fachtagung wurde von der Stadt Rheinsberg und der Technischen Universität Cottbus gemeinsam mit dem MIR vorbereitet. Sie hat viele wichtige Stimmen aus der Verkehrswissenschaft zu Wort kommen lassen und aus meiner Sicht interessante Denkanstöße und praktische Anregungen gebracht. Dies gelang nicht zuletzt deshalb, weil die Stadt Rheinsberg ihren aktuellen Planungsprozess in die Veranstaltung eingebracht hat. Ich danke den Veranstaltern und Beteiligten an dieser Stelle noch einmal für ihr Engagement und wünsche mir, dass diese Broschüre in vielen Kommunen zum weiteren Erfahrungsaustausch beitragen wird.

Reinhold Dellmann



Reinhold Dellmann,
Minister für Infrastruktur
und Raumordnung des
Landes Brandenburg

Einleitung

Die Stadt Rheinsberg im Norden Brandenburgs – vor allem bekannt durch das Schloss des jungen Friedrich II. und die barocke Stadtanlage von Knobelsdorff – wird weder kurz- noch langfristig eine Umgehungsstraße erhalten. In der Folge werden der Durchgangsverkehr der Bundesstraße 122 und der Landesstraße 15 in innerörtlicher Lage verbleiben. Bisher waren alle Stadtentwicklungskonzeptionen davon ausgegangen, dass der wertvolle Stadtkern verkehrsberuhigt werden kann. Die veränderten Ausgangsbedingungen machen ein Umdenken notwendig. Mit der Entscheidung, dass für die Städte in Brandenburg mit geringen oder mit mittleren Belastungen im Durchgangsverkehr in absehbarer Zeit keine Ortsumfahrungen gebaut werden können, stehen viele dieser Städte vor der gleichen Herausforderung wie Rheinsberg. Hiervon ausgehend hat sich die Stadt Rheinsberg entschlossen, neue Wege für die erforderlichen Planungen zu gehen. In Kooperation mit dem Lehrstuhl Städtebau und Entwerfen der BTU Cottbus sowie dem Brandenburgischen Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) ist die Idee entstanden, einen studentischen Workshop und eine Fachtagung durchzuführen sowie eine integrierte Entwicklungskonzeption auszuarbeiten.

Der erste Schritt war die Durchführung eines Studentenworkshops mit 20 Studenten des Hauptstudiums Architektur sowie Stadt- und Regionalplanung der BTU Cottbus im Sommersemester 2006 vor Ort in Rheinsberg. Hierbei wurden grundlegende Ideen und Konzeptsätze zum Thema Integration des motorisierten Individualverkehrs in Rheinsberg bei gleichzeitiger Aufwertung der zentralen öffentlichen Räume entworfen und diskutiert. Die Studentengruppe hatte sich hierauf in einem speziellen Studienseminar „Die alte Stadt und der Verkehr“ vorbereitet.

Darauf aufbauend wurde im November 2006 die nachfolgend dokumentierte Fachtagung vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung in Kooperation mit der Stadt Rheinsberg organisiert. Die fachliche Durchführung lag in den Händen der BTU Cottbus, Lehrstuhl Städtebau und Entwerfen, Prof. Heinz Nagler und der Fachhoch-

schule Potsdam, Fachbereich Bauingenieurwesen, Prof. Dr. Herbert Staadt. Die Tagung richtete sich an Fachleute und kommunale Praktiker in den Bereichen Stadtentwicklung und Verkehrsplanung, insbesondere aus solchen Städten, in denen die Frage des überörtlichen Durchgangsverkehrs auf mittlere Sicht nicht durch den Bau einer Ortsumfahrung gelöst werden kann, sondern die komplizierten innerstädtischen Verkehrsverhältnisse durch integrierte städtebaulich-verkehrliche Konzepte bewältigt werden müssen.

Mit der vorliegenden Dokumentation werden die wichtigsten Beiträge und Diskussionen der Fachtagung wiedergegeben. Ein ausführliches Protokoll fasst die gesamte Tagung zusammen. Darauf folgend werden mit der Einführung des Ministers für Raumordnung und Infrastruktur des Landes Brandenburg, Reinhold Dellmann sowie mit den Fachreferaten von Prof. Dr. Hartmut Topp, Prof. Gunter Kölz und von Prof. Dr. Robert Schnüll die politischen Anforderungen sowie die generellen und praktischen Erkenntnisse hinsichtlich einer besseren Integration von Verkehr in der Stadtentwicklung dargestellt. Damit ist auch das Oberthema des Vormittags der Tagung – „Integration von Hauptverkehrsstraßen in die städtebauliche Entwicklung“ – benannt. Der Nachmittag der Tagung war der Stadt Rheinsberg gewidmet. Das Referat von Frau Wernecke, Leiterin des Referates Stadterneuerung und Wohnen – Integrierte Innenentwicklung des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung erläutert die Anforderungen und Rahmenbedingungen an ein „Leben mit der Ortsdurchfahrt“ aus der Sicht der Innenstadtentwicklung. Der abschließende Aufsatz von Christoph Dieck, Heinz Nagler, Herbert Staadt, Christoph Wessling ist eine Kurzfassung des mittlerweile fertig gestellten Integrierten Verkehrs- und Städtebaukonzeptes Rheinsberg. Auf der Tagung wurde von Herrn Dieck und Herrn Wessling der Stand der Arbeiten zu dieser Konzeption vorgetragen. Da diese Konzeption Ende 2007 fertig gestellt wurde und jetzt vorliegt, wird an dieser Stelle der heutige Stand der Planung als erweiterte Fassung der Vorträge zusammengefasst.

Die vorliegende Dokumentation wurde mit Mitteln der Land Brandenburg LOTTO GmbH gefördert. Hierfür, für die anregende Kooperation mit dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung und für das von der Stadt Rheinsberg entgegengebrachte Vertrauen wird ausdrücklich gedankt.

Die Herausgeber

Prof. Dipl.-Ing. Heinz Nagler und
Prof. Dr.-Ing. Herbert Stadt

Protokoll zur Fachtagung „Leben mit der Ortsdurchfahrt“ Hauptverkehrsstraßen in Kernbereichen kleiner Städte

Moderation: Prof. Dipl.-Ing. Heinz Nagler / Prof. Dr.-Ing. Herbert Stadt

1. „Integration von Hauptverkehrsstraßen in die städtebauliche Entwicklung“

Einführung Prof. Dipl.-Ing. Heinz Nagler

Begrüßung Manfred Richter, Bürgermeister der Stadt Rheinsberg

Einführung Reinhold Dellmann, Staatssekretär im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR)

Staatssekretär Reinhold Dellmann führt das Beispiel der Stadt Wandlitz an, die, anders als einst erhofft, voraussichtlich keine Ortsumfahrung (OU) erhalten wird. Von der Bevölkerung geht auch kaum noch Druck aus, eine OU einzurichten, jedoch möchten viele Bewohner von Wandlitz, dass die Ortsdurchfahrt (OD) ortsverträglicher gestaltet wird. Die Frage, wie man mit der OD lebt und wie man aktiv mit dieser Frage umgeht, muss stärker in den Mittelpunkt der innerörtlichen Verkehrsentwicklung gerückt werden. Bei den großen Lösungen der vergangenen fünfzehn Jahre wurde davon ausgegangen, relativ viel Geld zur Verfügung zu haben. Dellmann konstatiert hierzu, dass andere Lösungen vielleicht andere Vorteile bringen oder nachteilige Konsequenzen der OU verhindert werden können.

Rheinsberg und viele andere brandenburgische Städte müssen ihre Lösungen im eigenen Netz suchen. Die Tagung sollte zwei wesentliche Fragen behandeln: Wie können Verkehrslösungen speziell für Rheinsberg aussehen? Und welche generellen Lösungen sind für weitere kleine Städte und Gemeinden in Brandenburg sinnvoll? Dabei geht Herr Dellmann davon aus, dass es bei dem konflikträchtigen Thema Verkehr immer Betroffene geben wird, die mit einer gefundenen Lösung nicht einverstanden sind.

Welche Aufgaben Stadtkerne und Städte haben, ist für Herrn Dellmann eine landespolitische Fragestellung. Die Landesregierung konzentriert sich nicht nur auf regionale Wach-

tumskerne, Ober- und Mittelzentren. Gerade die kleinen Städte haben nach Dellmann die wichtige Funktion, Anker im Raum zu sein. Demnach gilt es, die wichtigen Stadtkerne zu stärken. Die Fragen hierbei sind: Wie können Funktionen in den Städten gehalten oder wieder eingeführt werden und wie verbindet man diese stadtplanerischen Aufgaben mit guten Verkehrslösungen?

In Rheinsberg ist zu bedenken, dass die ökonomische Grundlage der Stadt u. a. der Fremdenverkehr ist und damit ein Vorbeifahren an der Stadt über eine OU auch negative Konsequenzen für die Stadt hätte. Die Diskussion mit der Bevölkerung ist hierbei wichtig, damit kluge Lösungen auch eine breite Akzeptanz finden und eine zügige Umsetzung möglich wird.

**Expertenbericht
Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp,
Institut für Mobilität und Verkehr,
TU Kaiserslautern**
„Brauchen wir in schrumpfenden Regionen noch neue Straßen? - Oder andere Straßen?“

In seinem Referat wirft Prof. Topp die Frage auf, welche Straßen in schrumpfenden Regionen noch gebaut werden sollten. Die heute realisierten Straßen Ostdeutschlands wurden in einer Zeit geplant, als der Bedarf der neuen Bundesländer noch optimistischer eingeschätzt wurde als heute.

Obwohl der demographische Wandel ein gesamtdeutsches und europäisches Phänomen ist, ist dieser Prozess in Ostdeutschland als besonders dramatisch zu betrachten. Besonders betroffen davon ist der ÖPNV, da es sowohl weniger Schüler, als auch weniger Berufsverkehr gibt und die älteren Menschen zukünftig immer stärker auf den Individualverkehr zurückgreifen werden.

Da eine deutliche Abnahme des Verkehrs in diesen schrumpfenden Regionen zu erwarten ist, sind neue Straßen im Sinne von mehr Straßen nur in Sonderfällen sinnvoll. Neue Ortsumgehungen, die hochbelastete Ortsdurchfahrten entlasten sollen,



Manfred Richter, Bürgermeister der Stadt Rheinsberg



Prof. Dr.-Ing. Robert Schnüll



Abschlussdiskussion

verlieren dementsprechend auch ihre Bedeutung.

Prof. Topp spricht sich also nicht für mehr Straßen aus, sondern für andere, städtebaulich integrierte und weniger verkehrstechnisch-funktionalistische Straßen. Dabei sollten Änderungen nur unter Beachtung des Genius Loci und des historischen Kontextes vorgenommen werden.

Als wichtigsten Faktor für die städtebauliche Integration des Verkehrs führt Prof. Topp die gefahrere Geschwindigkeit an. Obwohl 50 km/h für Ortsdurchfahrten die übliche Norm ist, sollte Tempo 30 als Sofortmaßnahme, die städtebaulich durch die Straßenraumfunktion nachgerüstet werden kann, die Geschwindigkeitsdämpfung verkehrsrechtlich unterstützen. Laut Prof. Topp wird dadurch der Ansatz unterstützt, daß eine Ortsdurchfahrt in einer Stadt Gastrecht besitzt.

Die zentrale These seines kompensatorischen Ansatzes lautet, dass eine gute Gestaltung die Lärmbelästigung bei gleicher Belastung durch den Verkehr mindert. Dieser Effekt wird durch die städtebauliche Bemessung erreicht, d.h. ausreichend breite Seitenräume unter funktionalen und gestalterischen Aspekten, abwechselnde Fahrbahnbreiten, Bepflanzung, Querungshilfen, Parkstreifen etc. Die Teilung der Baulasten dieser im OD-Leitfaden des Landes Brandenburg formulierten Anforderungen zwischen Gemeinde und Land ist meist kompliziert und bedarf verbesserter Kriterien.

Zum Schluss erklärt Herr Topp am Beispiel der Stadt Bohmte die aktuell diskutierte Idee des Shared Space, bei der ein Abbau der Separation der Verkehre zu Integration und Kooperation führen soll.¹

**Expertenbericht
Prof. Dipl.-Ing. Gunter Kölz,
Städtebauinstitut,
Universität Stuttgart
„Integration von Städtebau und
Verkehrsentwicklung als Voraussetzung der Stadtentwicklung am
Beispiel von Kehl am Rhein“**

Die konträren Interessen von Anwohnern, Gewerbetreibenden, Touristen, Bund, Ländern und Kommunen spielen eine immer größere Rolle in der wichtiger werdenden Diskussion um die Zukunft des Verkehrs in den Innenstädten. Dabei rückt die Frage in den Vordergrund, wie die verkehrliche Entwicklung der Städte in Zukunft aussehen soll und welche neuen Hand-

lungsstrategien und Zielsetzungen in stärkerem Maß an Relevanz gewinnen müssen. Die Integration des verkehrsplanerischen Teilaspektes in den städtebaulichen Gesamtkontextes scheint dabei ein Planungsziel von höchster Priorität zu werden, wie es das Beispiel von Kehl am Rhein belegt, an welchem Prof. Kölz seit 1980 beteiligt ist. Als Grenzstadt zu Frankreich bestehen wichtige verkehrliche und nutzungsspezifische Verflechtungen mit Straßburg auf der französischen Seite des Rheins. Ein gemeinsames Verkehrskonzept, bei dem u. a. der Fremdenverkehr ausgelagert werden sollte, wurde 1985 zum ersten Mal definiert.

Zwischenzeitlich realisierte Maßnahmen erreichten gravierende Entlastungen im Innenstadtbereich unter Aufwertung und Nutzbarmachung des bestehenden Wegesystems. Nicht gelöst blieb das Problem der hochbelasteten B 28, die den Kehler Innenstadtbereich vom Bahnhof- und Quartierbereich im Norden trennte. Parallel zur grenzübergreifenden Landesgartenschau 2004 Kehl-Straßburg gelang die Aufstellung eines Konzeptes für die B 28, durch welches die Bundesstraße als innerstädtische Hauptverkehrsstraße städtebaulich in den Kontext eingebunden wurde und u.a. über die Gestaltung der Frei- und Grünflächen stadträumliche und funktionale Verbesserungen umgesetzt werden konnten. Dabei blieb die hohe Verkehrsbelastung weitgehend bestehen, da eine Ortsumfahrung nicht angedacht war.

Prof. Kölz führt aus, dass die Umbaumaßnahmen von Kehl auf verschiedenen Ebenen durch den Bund, die Kommune, die Mittel der Landesgartenschauen Frankreich/Deutschland und durch einen Anteil der GVFG finanziert wurden. Wesentlich für das Projekt ist vorrangige Betrachtung der städtebaulichen Zielsetzung und erst im zweiten Entwicklungsschritt die integrierte Umsetzung der städtebaulichen Ziele mittels des Verkehrskonzeptes. Ebenso unerlässlich für den Erfolg der Maßnahme war die konsequente Diskussion mit der Öffentlichkeit.²

¹ siehe Ausarbeitung des Vortrages von Prof. Topp

² siehe Kurzfassung des Vortrages von Prof. Kölz

Expertenbericht
Prof. Dr.-Ing. Robert Schnüll,
Institut für Verkehrswirtschaft,
Straßenwesen und Städtebau,
Leibniz Universität Hannover
„Dokumentationen aus dem Bereich
Entwurf“

Prof. Schnüll hält wie Prof. Topp eine OU bei Rheinsberger Verkehrsstärken für indiskutabel. Nicht selten sind OU bei schwacher Belastung ökonomisch und ökologisch nicht zu rechtfertigen. Zudem können durch Tourismus verursachte Ziel- und Quellverkehre, wie sie in Rheinsberg ja sogar erwünscht sind, durch eine OU nur wenig beeinflusst werden. Er plädiert deshalb dafür, die Ortsdurchfahrt als Chance zu begreifen.

Die Gestaltungsmöglichkeiten für ODs werden seit 1990 systematisch erforscht. Prof. Schnüll berichtet jedoch auch von wesentlichen Fehlentwicklungen in Westdeutschland aus den Jahrzehnten vor 1990, als Argumente wie Verkehrssicherheit und Finanzierbarkeit als unwiderlegbar galten. Auch das historisch denkmalpflegerische Interesse war zu dieser Zeit schwach ausgeprägt. Erst ab Ende der Siebziger bis Anfang der Neunziger Jahre entstanden die ersten Forschungen zur städtebaulichen Integration bis hin zu flächenhaften Ansätzen der Verkehrsberuhigung. In einer dieser Forschungsarbeiten wurde u. a. untersucht, ob man mit der Errichtung einer OU gleichzeitig im Maßnahmenbündel die OD zurückbauen könne. Die Richtlinien dazu waren bereits fortgeschritten, bis das Finanzministerium die Finanzierung der städtebaulichen Begleitmaßnahmen ablehnte.

Laut Prof. Schnüll ist das Entwurfs- und Gestaltungsrepertoire zur Gestaltung von ODs heute durchaus vorhanden und anwendbar. Dabei sollte eine jede OD individuell entsprechend der jeweiligen Nutzungsansprüche gestaltet werden. Einfahrten, lockere Abschnitte, Querbezüge zwischen Wohngebieten sowie an Schulen über die OD hinweg müssen hierbei ebenfalls beachtet werden. Geschwindigkeit und Fahrbahnbreite spielen dabei für die Leistungsfähigkeit einer Straße eine untergeordnete Rolle. Oberstes Ziel der Gestaltung ist die Sicherung oder Herstellung der Verträglichkeit der Nutzungsansprüche sowie die Verträglichkeit mit dem Umfeld.

Die Philosophie für durchgehende Straßen hat sich im Laufe der Jahre verändert. So werden heute Fahrbahnverengungen an Engstellen, Materialwechsel, Borde und Rinnen, Einmün-

dung von Erschließungsstraßen und Grundstückszufahrten, Mittelinseln (Fahrbahnteiler), Parkierungsflächen, Überquerungsstellen, Fußwege und Radwege bereits integriert. Prof. Schnüll beschreibt an vielfältigen Beispielen (siehe Anhang) den Einsatz und die Wirkung dieser Gestaltungsmethoden.

Im Besonderen übernimmt Rheinsbergs OD maßgeblich die Funktion der Erschließung. Herr Schnüll empfiehlt die OD von Rheinsberg für den werktätigen Normalverkehr statisch und für den Tourismusverkehr dynamisch zu bemessen. Bei der dynamischen Bemessung sollten Verlagerungsstrategien für den ruhenden Verkehr und betrieblich-organisatorische Maßnahmen integriert werden.³

Diskussion

Frau Kralack (MIR) unterstützt Prof. Topp in seiner Forderung nach Tempo 30. Entsprechende Ansätze sollen bereits in den neuen OD-Leitfaden 2007 einfließen. Die Tagung gibt in ihren Augen einen neuen Anstoß, auch bei Problemen der verkehrlichen Anordnungen verstärkt das Gespräch zwischen Ministerium und den Verkehrsbehörden zu suchen. Ähnlich wie in dem von Prof. Topp angeführten von der EU geförderten Projekt des Shared Space in Bohmte, sucht auch Brandenburg nach einem Weg zur Reduzierung der Verkehrsorganisation innerhalb des Straßennetzes durch städtebauliche Maßnahmen.

Staatssekretär Dellmann wirft die Frage auf, welche Philosophie auf Landes- und Bundesstraßen das Primat hat. Soll man möglichst zügig große Strecken zurücklegen können oder sollte man die Frage stärker in den Mittelpunkt rücken, welche Bedeutung dies für die Innenstädte hat? Zum Umdenken zwischen Tempo 50 und 30 scheint eine andere Philosophie nötig. Ein Modellprojekt zu dem Lösungsansatz des Shared Space würde Dellmann auch in Brandenburg unterstützen.

Prof. Topp hält das Aufstellen eines Tempo 30 Schildes in Rheinsberg für notwendig, da er die Einheit von Bau und Betrieb als das gültige Prinzip unter Verkehrsbehörden verletzt sieht. Schließlich soll gemäß den Vorgaben des OD-Leitfadens die Gestaltung einer Straße die Geschwindigkeit implizieren.

³ siehe Ausarbeitung des Vortrages von Prof. Schnüll

Herr Dellmann bekräftigt daraufhin, dass abgesehen von diesem Verkehrsrecht die Philosophie der Landesstraßenbaubehörde eine Rolle spielt und dass nur durch das Ineinandergehen der verschiedenen Instanzen die Realisierung solcher Vorhaben möglich ist.

Aus Sicht Prof. Schnülls ist es eher entscheidend, dass ein Straßenraum aus gestalterischer, städtebaulicher und denkmalpflegerischer Sicht Tempo 30 vorgibt. Dabei sollte eine gute Lösung nicht durch die Diskussion um das Aufstellen eines Schildes verzögert werden, welches auch im Nachhinein ergänzt werden könne. Er warnt davor, die Bedeutung eines Tempo 30 Schildes nicht über zu bewerten.

Prof. Topp hält dagegen, dass Tempo 30 eine Sofortmaßnahme zur schnellen Hilfe darstellt, da städtebauliche Veränderungen vor allem in kleinen Städten viel Geld und Zeit kosten und später noch nachgerüstet werden können.

Herr Dr. Heinz kann aus seinen Untersuchungen in Dahme entnehmen, dass das Geschwindigkeitsniveau vieler chaotisch organisierter ODs selten 40 km/h übersteigt. Dabei sind ein Umbau und die Ordnungsversuche der Verkehrsbehörden in vielen Fällen sogar kontraproduktiv. Aus eigener Erfahrung heraus stimmt Dr. Heinz den Vorschlägen zu einer Tempo 30 Regelung zwar zu, hält aber die Anbringung eines Schildes nicht für zwingend notwendig.

Angeregt durch die Frage des Moderators, welche anderen Kriterien die Teilung von Baulasten verbessern könnten, erklärt Herr Prof. Topp, dass in der Vergangenheit häufig in westdeutschen Gemeinden überbreite, baumlose Ortsdurchfahrten von den Gemeinden durch die Landes- und Bundesbauträger gebaut wurden, um möglichst wenig kommunale Mittel für den Bau der Straßenräume auf zu wenden und gerade diese OD gegenwärtig zurückgebaut werden müssen. Er fordert die Länder auf, sich an den städtebaulichen Maßnahmen ebenso zu beteiligen und nach Mittelwegen der Finanzierung zu suchen, da begleitende Baumpflanzungen etc. ebenso zur OD gehören wie die Fahrbahn.

Herr Dellmann bezweifelt, dass sich Grundsätze zur Finanzierung in absehbarer Zeit ändern werden. Bei guter Zusammenarbeit entstehen auch bei geteilten Lasten oft gute Fi-

nanzierungsmodelle. Dennoch müssen Hürden abgebaut werden, und er ist optimistisch, auch in Rheinsberg bald einen Antrag auf Tempo 30 stellen zu können.

2. „Fallstudie Rheinsberg“

Einführung Manfred Richter, Bürgermeister Stadt Rheinsberg

Zu Beginn des zweiten Veranstaltungsteils gibt Bürgermeister Richter eine Zusammenfassung der Ausgangssituation in Rheinsberg. Die 400.000 verzeichneten Übernachtungen des vergangenen Jahres bezeugen die belebende Funktion des Tourismus. Die Stadt lebt vom Tourismus und von seinem Verkehr.

Überlegungen zur Sortierung der Verkehrssituation gibt es seit Anfang der Neunziger Jahre. Rheinsberg war ein Gründungsmitglied des brandenburgischen Bäderverbandes und ist als solches der letzte Erholungsort, welcher noch nicht den Kurortstatus erreicht hat. Die Richtlinien des Bäderverbandes und Klimadienstes bezüglich Staub- und Rußpartikelbelastung können in Rheinsberg entlang der OD bisher nicht erfüllt werden. Dabei ist zu erwarten, dass das angestrebte Thermalbad noch mehr Verkehr nach sich ziehen wird. Bürgermeister Richter verweist ferner auf den Verkehr zu den großen touristischen Einrichtungen im Norden, der ebenfalls die Stadt durchqueren muss.

Die Idee einer OU war immer Gegenstand kritischer Auseinandersetzungen zwischen Bürgern und Verkehrsplanern. Letztlich stehe das bisher nicht realisierte Thermalbad als Auslöser für die Umsetzung der OU. Die Behörden warten laut Bürgermeister Richter ab, ob Rheinsberg diese Ansiedlung überhaupt selbstständig bewerkstelligen kann.

Selbst wenn der Verkehr in solcher Stärke bleibt, appelliert Herr Richter über die Oberflächengestaltung der Straßen nachzudenken. Er hält den im Sanierungsgebiet bevorzugten Naturstein wegen der enormen Lärm- und Erschütterungsbelastung auf stark befahrenen Straßen für ungeeignet.

Angesichts der gegenwärtigen Situation hält es Bürgermeister Richter für unwahrscheinlich, dass Rheinsberg eine OU erhalten wird. Ebenso hält er aber Teillösungen wie die Entlastung über die Paulshorster Straße für fragwürdig, da hierfür in der Bevölkerung kein Rückhalt besteht. Auch wenn

andere Städte wesentlich höheren Belastungen ausgesetzt sind, leiden die Rheinsberger dennoch unter dem Lärm des Schwerlastverkehrs, speziell der Langholztransporter. Bürgermeister Richter äußert die Hoffnung, dass diese problematische Situation Rheinsbergs auch ohne eine Umgehungsstraße zu lösen ist.

**Rita Werneke,
Ministerium für Infrastruktur und
Raumordnung,
Leiterin des Referates 21
„Leben mit der Ortsdurchfahrt,
Anforderungen und Rahmenbedin-
gungen aus der Sicht der
Innenstadtentwicklung“**

Das MIR verfolgt seit 1991 im Rahmen der Stadterneuerung das Ziel, städtische verfallsbedrohte Problemquartiere - oft Innenstädte - in ihrer Substanz und Funktion zu stabilisieren. Stadterneuerung soll nicht nur physische Probleme wie Bausubstanzschäden beseitigen, sondern Rahmenbedingungen so verändern, dass Belastungen als Quelle für neue Problementwicklung reduziert werden.

Frau Werneke führt aus, dass Verkehrsbelastungen immer mit örtlichen Zielkonflikten kombiniert sind. Eine Aufgabenteilung erfordert die Mitwirkung weiterer Ebenen (Kreise, Land, Bund), führt aber auch zu weiteren Zielkonflikten. Können diese nicht bewältigt werden, verschärfen sich vielleicht die Funktionsprobleme in den Stadterneuerungsgebieten.

Das Ministerium legt sein Hauptaugenmerk auf Wohn- und Gewerbefunktion entlang der Hauptstraßen, für welche die Rahmenbedingungen aus der Wirtschaft schon bedenklich sind. Die Trennung von Durchgangs- und Lokalverkehr ist immer seltener eine naheliegende Lösung. Da landesweit die wichtigsten Ortsumfahrungen gebaut zu sein scheinen, plädiert das Ministerium für kleinere Lösungen wie zum Beispiel Trassentausch oder ggf. innerörtliche Umwege.

Positiv bewertet Frau Werneke die wachsende Sensibilität der Straßenbauverwaltung, auch städtebauliche Fragen zu berücksichtigen. Wo ODs bleiben, gilt es, so viele kommunale Belange wie möglich frühzeitig ins Planungsverfahren einzubringen. Die kommunale Sicht soll Gestaltung, Straßenraumfunktion, Netzgestaltung und Emissionsminderung sowie die Lenkung des Ziel- und Quellverkehrs einbeziehen. Die Stra-

ßenbaulasträger sind aufgefordert, den spezifischen kommunalen Belangen entgegen zu kommen und technische Regelwerke maximal auszulegen zugunsten individuell tragbarer Lösungen vor Ort.

Dabei bekräftigt Frau Werneke, dass Anforderungen an Flüssigkeit und Geschwindigkeit des Verkehrs in den Innenstädten hinten angestellt werden müssen, da Verkehrssicherheit und städtebauliche Belange im Vordergrund stehen müssen. Für Seitenbereiche sowie für eine Neuordnung des Ziel- und Quellverkehrs (Leitsysteme, außerhalb gelegene Besucherparkplätze) stehen ggf. Städtebauförderungsmittel zur Verfügung, so dass der Tourismuszielverkehr in der Innenstadt reduziert werden kann.

Frau Werneke schließt mit dem Appell, dass Erfahrungsaustausch zwischen Betroffenen und Planern auch zukünftig wichtig für die Lösung der Probleme ist.⁴

Herr Prof. Stadt ergänzt zum Thema der Verkehrsflüssigkeit, dass es in Rheinsberg nur um einen kleinen Teil des Stadtkernes ginge, der auf Tempo 30 reduziert würde und nicht etwa um die ganze Ortsdurchfahrt.

Regelwerke ausnutzen, bedeutet für ihn auch, sie in Frage zu stellen, da sie zwar die Regel-, aber nicht alle Sonderfälle behandeln können.

**Dr. -Ing. Sven-Martin Nielsen,
Landesbetrieb Straßenwesen des
Landes Brandenburg /
Dr. -Ing. Harald Heinz,
Büro Heinz Jahnen Pflüger, Aachen
„Leben mit der Ortsdurchfahrt –
Darstellung an Hand eines
Praxisbeispiels“**

Dr. Sven-Martin Nielsen vom Landesbetrieb Straßenwesen und Dr. Harald Heinz, der am OD Leitfaden Brandenburg⁵ mitgewirkt hat, berichten über Friedersdorf, einem Beispiel einer nicht gebauten OU.

Den Ortsteil Friedersdorf der Gemeinde Heidensee südöstlich von Berlin durchqueren die Landesstraßen 39 und 40. Mit einer Verkehrsbelastung zwischen 2500 bis 4000 Kfz/Tag ähnelt dieses Beispiel Rheinsberg. Die geplante westliche OU wurde bei einer Neubewertung 2004 als zu hohes ökologisches Risiko eingestuft. Die Gemeinde verzichtete daher auf eine Ortsumfahrung zugunsten einer schnelleren kurzfristigen Lösung. Als stadtgestalterischen Beitrag nach der Empfehlung zur Straßenraumgestal-

⁴ siehe Kurzfassung des Vortrags von Frau Werneke

⁵ siehe Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr in BB: OD-Leitfaden Brandenburg 2001. Potsdam 2001

tung (ESG)⁶ sollten städtebauliche Aspekte in den Straßenraumentwurf einfließen. Eine integrierte Lösung, wie Herr Schnüll sie beschrieben hatte, sei das selten zu erreichende Optimum, welches in Friedersdorf angestrebt wurde. Technisch funktionierende und gestalterisch ansprechende Lösungen entstehen, wenn die Schnittstelle zwischen Ingenieur und Planer gelingt. Beim dargestellten Projekt wurde der ortstypische Charakter des Angers erhalten. Als Beispiel wurde die teilweise bordsteinfreie Fahrbahn und die Realisierung eines „Gehpfades“ aus aufgehelltem Asphalt (in der Optik eines Sandweges) genannt. Dabei hielt man sich in Friedersdorf an die Maxime des OD Leitfadens, den Komfort bei Erhalt des individuellen Charmes zu verbessern.

Integrierte Verkehrs- und Städtebauentwicklungskonzeption für die Innenstadt von Rheinsberg unter besonderer Berücksichtigung des Durchgangsverkehrs / Fremdverkehrs im Zuge der klassifizierten Ortsdurchfahrten

**Christoph Wessling,
Lehrstuhl Städtebau und Entwerfen,
BTU Cottbus
„Einleitung und Schwerpunktthema
1: Straßennetz und Stadtentwicklung“**

Herr Wessling skizziert zuerst den Anlass o. g. Planung sowie die historische Entwicklung, die heutige Siedlungsstruktur und den Stand der Planung zur Verkehrs- und Stadtentwicklung von Rheinsberg. Hierzu ist festzuhalten, dass alle Stadtentwicklungskonzepte seit 1990 von einer Verkehrsberuhigung der Kernstadt im Zuge der Einrichtung einer Umgehungsstraße ausgingen, eine außerörtliche Umfahrung jedoch vom Ministerium zu keinem Zeitpunkt unterstützt wurde. Heute ist die Integration des Verkehrs in die bestehende Stadtstruktur die anstehende Aufgabe, wobei die städtebauliche Aufwertung der zentralen Plätze Kirchplatz, Triangelplatz und Marktplatz eine herausragende Bedeutung für die Stadtentwicklung von Rheinsberg einnehmen, die im Rahmen der bisherigen Stadtsanierung aufgrund o. g. Annahme nur in den Seitenbereichen umgesetzt werden konnte.

Das Profil von Rheinsberg als Kultur-, Tourismus- und Erholungsstadt sowie der angestrebte Status als Kurstadt erfordern eine besondere Berücksichti-

gung im Zusammenhang der Entwicklung des innerstädtischen Bereiches. Als besondere Herausforderung sehen die Gutachter die Fragestellung, wie die Verkehrsentwicklungsplanung auch die städtebauliche Entwicklung der Stadt befördern kann.

Hierzu werden von den Gutachtern zwei Optionen dargestellt:

Die erste Option der Netzerergänzungen innerhalb der bestehenden Stadtbereiche und die damit einhergehende Stärkung der Innenentwicklung wird von Herrn Wessling erläutert.

Die zweite Option der Kultivierung des Durchgangsverkehrs im städtischen Kernbereich wird von Herrn Dieck im Schwerpunktthema 2 ausgeführt.

Die Netzerergänzungen werden als Maßnahmen der Stadtentwicklung betrachtet. Sie sollen nicht nur der Verkehrsführung dienen, sondern auch die städtebauliche Entwicklung prägen. Effizienz ist hierbei nur zu Erreichen, wenn Netzerergänzungen auch eine Erschließungsfunktion für Projekte der Stadtentwicklung übernehmen.

Der gesamte Verkehr Richtung Norden muss heute über den Marktplatz geführt werden. Insbesondere mit einer nördlichen Netzerergänzung soll das innerstädtische Verkehrssystem Flexibilität hinsichtlich der Verkehrsführung erhalten, um bei verschiedenen Anforderungen (Sperrung der zentralen Plätze für besondere Aktivitäten, saisonbedingte Veränderungen der Verkehrsarten und -belastungen etc.) die Einrichtung einer alternativen oder dynamischen Verkehrsführung zu ermöglichen.

Einhergehend mit der These, dass die Verkehrsführung die Stadtstruktur prägt, sollte eine weitere Straßenverbindung Richtung Norden auch den zukünftigen Rand der Innenstadt in diesem Bereich definieren. Eine Umfahrung im Süden wird in direktem Zusammenhang mit dem Ausbau der Kureinrichtungen in diesem Bereich stehen und sollte hier den Übergang zur offenen Kulturlandschaft prägen.

**Christoph Dieck,
Lehrstuhl Städtebau und Entwerfen,
BTU Cottbus
„Schwerpunktthema 2: Funktionen und Gestaltung öffentlicher Räume“**

Herr Dieck erläutert das Leitbild zur Gestaltung der öffentlichen (Verkehrs) Räume der Altstadt von Rheinsberg. Die zentrale These ist dabei, dass sich

⁶ siehe Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete ES 87/96. Köln 1987/96.

die Gestaltung des Verkehrsraumes aus dem öffentlichen Raum ableitet, nicht der öffentliche Raum aus der Verkehrsfunktion. Konkret bedeutet das, dass sich die Bundesstraße in die Stadt zu integrieren hat. Grundlage dafür ist eine bewusste Definition und Gestaltung der öffentlichen Räume.

Nach Auffassung der Gutachter ist hierbei eine Gleichberechtigung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer von großer Bedeutung, wobei das Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer so zu organisieren ist, dass Verantwortung durch gegenseitige Rücksichtnahme entsteht.

Die vorgestellten Planungsvorschläge folgen den Ideen, dass die Materialität der Straße ihrer Rolle entspricht und auf konkrete örtliche Situationen (z. B. Kreuzungsbereiche) reagiert. Ferner soll die Geschwindigkeit des Durchgangsverkehrs dem verminderten Tempo der Verkehrsteilnehmer in der Stadt angeglichen werden (Tempo 30). Den Gutachtern ist es wichtig, dass eine möglichst weitgehende Gleichberechtigung der Straßenverkehrstechnisch hergestellt wird, da diese als Maßnahme zur Kultivierung des Durchgangsverkehrs dienen kann. Ebenso soll eine Anpassung der Verkehrsleitsysteme an die örtlichen Gegebenheiten (keine LSA, keine Fahrbahnmarkierung, wenige und in der Größe angepasste Wegweiser) zur Integration der OD beitragen.

Kommentierung und Diskussion der Planungsvorschläge durch die externen Experten sowie durch die Vertreter des Ministeriums und der Kommune

Prof. Topp sieht die vorgeschlagenen Trassen als Beitrag zur Stadtentwicklung und Erschließung neuer Flächen, wobei die südliche Umfahrung als Verbindung zwischen Kurpark, Schlosspark und der Stadt schlüssiger erscheint. Diese Varianten müssten insofern nicht aus verkehrs-, sondern aus stadtplanerischer Sicht begutachtet werden.

Einige Konflikte, wie die Führung der Radfahrer, könnten sich aus seiner Sicht durch die Einführung von Tempo 30 auslösen. Auf diese Weise können die Radfahrer bedenkenlos die Fahrbahn mitnutzen, ohne dass ein gesonderter Radstreifen integriert werden müsste.

Die Ortsdurchfahrt sollte in den drei Abschnitten Schloßstraße, Markt, Königstraße mit jeweils unterschied-

lichen Charakteren ausgebildet werden, wobei die König- und die Schloßstraße lediglich einiger Erneuerung bedürfen.

Obwohl er den Entwurf gut nachvollziehen kann, plädiert er dafür, sich weniger auf die Details wie etwa Belagsänderungen zu konzentrieren.

Prof. Kölz betont, dass es für die weitere Entwicklungstätigkeit und die Umsetzung von Maßnahmen besonders wichtig ist, möglichst bald eine klare und abgestimmte Definition der Aufgaben und Rollen der verschiedenen Straßen herzustellen und damit für alle Betroffenen Planungssicherheit zu schaffen.

Jahrelange Diskussionen über eine Netzergänzung können Investitionen und Umbaumaßnahmen lähmen und den drei entscheidenden Gremien, den Stadtverordneten, der Verwaltung und der Bürgerschaft, die Entscheidungsgrundlage entziehen. Was bewirken Netzergänzungen? Sind sie Bundes- oder Erschließungsstraßen? Wie soll sich der Schwerlastverkehr verteilen? Um wieviel Fahrzeuge handelt es sich? Diese Fragen sind bald im Namen eines konzeptionellen städtebaulichen Konzeptes zu klären.

Netzergänzungen und Stadtentwicklung sind ein gemeinsamer und langwieriger Prozess. Erst wenn die Hierarchie der Straßen bestimmt ist, können Verkehrsplaner und Baulastträger hinzugezogen werden. Dabei ist es für die Planer unwichtig, so Herr Kölz, ob es sich um eine Bundes- oder Landesstraße handelt.

Der Knoten Schloßstraße/Markt kann zwar nicht neutralisiert, aber mit einer Stilllegung der westlichen Mühlenstraße entflochten werden. Auch Herr Kölz bevorzugt die südlichen Netzentlastungen vor dem Hintergrund der dortigen Zusammenhänge, da der Stadt mit einer konkurrierenden Situation zwischen den Straßen im Norden nicht geholfen ist.

Prof. Schnüll sieht die von Herrn Wessling vorgestellten Trassen als die niedrigste Stufe einer Ortsumgehung, die sog. Kommunale Entlastungsstraße (KES), welche die Funktionen einer Teilortsumfahrung und Erschließungsstraße angrenzender Baugebiete gleichzeitig übernehmen kann. Solche Lösungen sind eine zweite Baustufe und lassen Mischfinanzierungen zu. Eine netzergänzende Lösung im Süden ist auch für Prof. Schnüll wahrscheinlicher, als die vorgestellte Netzergänzung im

Norden.

Prof. Schnüll empfiehlt, die OD für den werktätigen Verkehr unter betrieblichen Kompromissen umzugestalten. Er stimmt mit Prof. Topp darin überein, die verschiedenen Abschnitte der Bundesstraße auch anders zu behandeln, wobei er aber von ornamentalen Materialwechseln abrät. Das Material sollte frühestens ab der Mühlenstraße geändert werden, welche im Zuge der Südumfahrung bis zur Einspurigkeit zurückgebaut werden könnte.

Den Charakter des Markt- und Triangelplatzes rät Prof. Schnüll zu einer Einheit zu verbinden. Viele Seitenräume erfordern keine Veränderung, die Anlegung weiterer Seitenräume könnte aber neue Impulse geben.

Das Leitsystem besteht für ihn hauptsächlich aus Touristenwegweisern und Parkplatzleitsystemen. Die Lichtsignalanlage am Kirchplatz empfiehlt er, als Bedarfsampel zur Verbesserung der Einmündung in die Mühlenstraße zu belassen. Eine solche „nicht vollständige Signalisierung“ sollte im Katalog der Leitsysteme bleiben, um dem Touristenverkehr im Sommer mehr Dynamik anzubieten.

Herr Dr. Heinz befürchtet, dass die Anlieger der Netzergänzungsstraßen ihre Häuser teuer umrüsten lassen müssen, wodurch nicht selten ähnliche Planungen in anderen Orten gescheitert sind.

Das Prinzip, die OD zum Planungsziel zu machen, sieht Frau Kralack von den Experten bestätigt. Entwürfe für die südliche Entlastungsstraße sind bereits entwickelt. Für die Nordvarianten ist eine Verlegung der Bundesstraße jedoch undenkbar. Zudem können die angestrebten neuen Wohnquartiere mit der Nutzung dieser neuen Straße nicht einhergehen. Sie drängt nochmals darauf, die Funktion des Marktplatzes zu klären, welche dann die Gestaltung der Flächen vorgeben wird.

Bürgermeister Manfred Richter hingegen findet den Verzicht auf Netzergänzungen zur Entlastung des Stadtkernbereiches nicht bestätigt.

Herr Richter plädiert dafür, die Nutzungsfunktionen der Plätze unter den heute gegebenen Rahmenbedingungen zu betrachten. Wenn die Belastung und Lärmbelästigung die gleichen bleiben, ist zum Beispiel die Aufstellung eines Musikpavillons wie früher sinnlos. Ebenso findet er es bei bleibender Verkehrsbelastung schwierig, dem Triangelplatz das Thema Kur und Erholung zuzuweisen.

Sollen die Fahrzeuge aber nicht mehr den Markt überqueren, werden sie durch die Netzergänzung fahren, wendet Prof. Kölz ein. Dabei müsste im B-Plan die Bundes- zu einer Ortstraße und die Netzergänzung zu einer Bundesstraße umgewandelt werden. Es sollte eine Situation vermieden werden, dass die Straßen von Verkehr genutzt werden, für den sie planungsrechtlich nicht bestimmt sind. Um zu Planungssicherheit und politischer Willensbildung zu gelangen, empfiehlt Prof. Kölz, die OD unabhängig von Netzergänzungen und Verkehrsströmen ohne Zögern so zu gestalten, wie sie städtebaulich gewünscht wird. Eine etwaige Einrichtung einer Netzergänzung könne parallel geklärt werden.

Herr Topp merkt provokativ an, dass es unproblematisch sei, wenn in der OD alles so bleibt wie bisher. Bei 4.800 Kfz am Tag können alle Vorschläge leicht umgesetzt werden.

In einem abschließenden Fazit zitiert Frau Werneke aus dem Referat Prof. Topps, dass eine gute Gestaltung die Beeinträchtigung bei gleicher Belastung mindert. Das solle auch bei der Entscheidung über eine Netzergänzung in Erinnerung bleiben.

Vor dem Hintergrund des ersten Veranstaltungsteils bekräftigt auch sie, die Diskussion nicht abreißen zu lassen und stadtentwicklungspolitische Ziele zu definieren. Es gilt, zuerst mit den Bürgern gemeinsame Ziele zu finden und diese dann in die Verkehrsorganisation einfließen zu lassen.

Herr Prof. Staadt schließt die Tagung mit der Hoffnung, das die Stadt Rheinsberg in dieser Fragestellung zu einem Modellprojekt entwickelt werden kann.

Andrea Rachui, Christoph Wessling
Cottbus, Dezember 2006

Einführung zur Fachtagung „Leben mit der Ortsdurchfahrt“

Reinhold Dellmann¹

Mit der heutigen Fachveranstaltung verbinden sich für das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung zwei Ziele:

1. diese Tagung soll die Stadt Rheinsberg voran bringen bei der eigenen Verkehrsentwicklungsplanung, die sich in einem wichtigen Stadium befindet,

2. die Tagung soll einen Erfahrungsaustausch erreichen zwischen den Verkehrswissenschaftlern und den brandenburgischen Städten, die von der Thematik „Ortsdurchfahrt“ berührt sind – und Rheinsberg ist aufgrund der aktuellen Aufgabenstellung der Verkehrsplanung dafür ein geeigneter Diskussionsort.

In Rheinsberg steht die Kommunalpolitik vor der Aufgabe, die stadtentwicklungspolitischen Konzepte aus den 90er Jahren zu überdenken, die bisher immer von der Perspektive einer Herausverlagerung des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs aus dem Stadtkern ausgingen. Für die Stadt Rheinsberg hat das Land inzwischen deutlich gemacht, dass es angesichts des Verkehrsaufkommens und der anderen wichtigen Prioritäten im Land Brandenburg auf lange Sicht bei der Ortsdurchfahrt bleiben wird.

Aus dieser Situation ergeben sich eine Reihe von Fragen, die in dieser Tagung behandelt oder sogar geklärt werden sollen:

- Wie kann das Leben mit der Ortsdurchfahrt für die Stadt Rheinsberg aussehen?
- Welche Konsequenzen ergeben sich hinsichtlich der Verkehrsplanung, aber auch bezüglich der Funktion und Struktur des Stadtkerns?

Diese Fragestellungen gehen über technische Dimensionen weit hinaus und stellen sich genau so auch in anderen Städten des Landes.

Die Aufgabe, die Innenstadt zu stärken, muss gerade unter diesen neuen Rahmenbedingungen verstärkt angepackt werden.

Unsere Städte sind die Kristallisationspunkte der künftigen Landesentwicklung - als große Wachstumskerne und als kleinere Anker im Raum bleiben sie im Fokus der Ressortpolitik des MIR. Gerade in den dünn besiedelten, strukturschwachen Landesteilen muss so viel wie möglich für die Erhaltung, Stabilisierung und Entwicklung städtischer Infrastruktur getan werden.

Die Ziele der Stadtkernentwicklung umfassen damit mehr als das klassische Bild der Innenstadt als Einkaufs- und Dienstleistungsort. Vielmehr ist Funktionsstärkung auch für empfindlichere Nutzungen unverzichtbar, insbesondere betrifft dies die Wohnfunktion und eine hohe Aufenthaltsqualität für Tourismus, Dienstleistungen und Kulturangebote.

Der Umgang mit dem Verkehr ist somit eine der entscheidenden Rahmenbedingungen, um einen Stadtkern zu stärken. Verkehr ist unbestritten notwendig, aber die größtmögliche Verträglichkeit ist zu anzustreben.

Gerade in strukturschwächeren Landesteilen sind verträgliche Lösungen der Verkehrsplanung wichtig, um ein Veröden der meist kleinen Innenstädte zu verhindern. Schon - objektiv gesehen - geringere Verkehrsmengen können hier subjektiv erheblich stören, wenn die gewünschten bzw. akzeptierten Standards an Verkehrssicherheit oder Wohnruhe nicht mehr erreichbar sind.

In den nächsten Jahren ist es für die Stabilisierung der Stadtkerne wichtig, zu verträglichen Lösungen zu kommen. Dies soll auch über den Einsatz der Förderprogramme des Landes unterstützt werden.

Bund und Land stellen nunmehr bereits seit 15 Jahren kontinuierlich und verlässlich Städtebaufördermittel mit einer Gesamtbilanz von bisher rund 1,6 Mrd. € bereit. Diese Zahl umfasst noch nicht die Zuwendungen im Programmjahr 2006. Mit dem kommunalen Anteil sind damit insgesamt rund 2,3 Millionen Euro in die Sanie-

¹ Reinhold Dellmann
Staatssekretär im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR)

zung der Stadtkerne geflossen. Mit dem Programmjahr 2006 kommen in diesen Tagen weitere rund 107 Mio.€. Bund-Länder-Städtebaufördermittel hinzu.

Darüber hinaus haben reine Landesprogramme und EU-Fördermittel die Stadterneuerung in erheblichem Umfang unterstützt.

Wie sieht die Bilanz der bisherigen Bemühungen zur Entlastung der Stadtkerne aus?

- Aus etwa einem Drittel der Stadterneuerungsgebiete konnte der gebietsfremde Verkehr herausverlagert werden.
- In einem weiteren Drittel konnte der übergeordnete Verkehr durch städtebauliche Maßnahmen verträglicher gestaltet werden (z. B. in Treuenbrietzen, Lindow)
- In einer Reihe der übrigen Stadterneuerungsgebiete besteht allerdings noch Problemdruck.

Veränderte Rahmenbedingungen bestehen im Hinblick

- auf die weitere Bevölkerungsentwicklung und davon abhängige Verkehrsbedarfe,
- auf die entlastende Wirkung überregionaler Straßenbauvorhaben wie etwa der A 20 für den Norden des Landes,
- auf die Standards und Möglichkeiten der Emissionsminderung an Fahrzeugen und Infrastruktur,
- auf die Entwicklung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen mit entlastender Wirkung,
- auf ökologische Aspekte der Naturzerstörung und Flächeninanspruchnahme und
- auf die Kosten und den Nutzen von Ortsumgehungen.

Letzterer Aspekt ist insbesondere dort von Bedeutung, wo überörtliche Verkehre nur einen Bruchteil des Aufkommens ausmachen, und der innerstädtische Ziel- und Quellverkehr ein bedeutsamer Faktor ist, der auch durch eine Ortsumgehung nicht bewältigt werden kann.

Überlegungen zu Straßenbauvorhaben, die in den 90er Jahren als frei zu haltende Trasse Eingang in die kommunale Flächennutzungsplanung gefunden haben, sind vor diesem Hintergrund oft weit von einer Realisierbarkeit entfernt. Die Verantwortung für die Führung und Organisation der Hauptverkehrsströme liegt auch bei den Kommunen: Hierbei geht es um

mehr als das Freihalten von Trassen. Vielmehr ist bei der Siedlungsentwicklung auf Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung zu achten.

Für Straßen mit weiträumiger und überregionaler Bedeutung sind im wesentlichen Ortsumgehungen durch den Bedarfsplan von Bund und Land festgelegt. In Zeiten knapper Kassen wird es jedoch immer schwieriger, dieses Ziel durch entsprechende entlastende Straßenneubauten auch umzusetzen. Insbesondere wird es im Bereich der Landesstraßen nur Neubauprojekte zur Erreichbarkeit der „Zentralen Orte“ und der „Regionalen Wachstumskerne“ geben. Deshalb gilt für den Bereich des Landstraßennetzes die politische Vorgabe, das vorhandene Netz mit ca. 1400 Ortsdurchfahrten zu ertüchtigen.

Viele Städte werden daher auf lange Sicht mit der Ortsdurchfahrt bzw. mit einem beträchtlichen Verkehrsaufkommen in den Innenstädten leben müssen. Dies gilt auch für die Städte, in denen eine Alternativtrasse zwar technisch und wirtschaftlich machbar wäre, aber aufgrund vorhandener Konflikte mit anderen örtlichen Belangen kommunalpolitisch nicht umsetzbar ist. Die Ortsdurchfahrten sind daher ortsverträglich und verkehrssicher zu gestalten.

Wichtig und erfolgversprechend ist die Suche nach ortsgerechten Lösungen, um den unvermeidbaren Verkehr an der richtigen Stelle und mit der richtigen Geschwindigkeit abzuwickeln. Es muss nicht immer die große, schnelle Ortsumfahrung sein! Vielmehr sind „kleinteilige Verlegungen“, wenn die städtebaulichen Gegebenheiten dies erfordern und auch möglich machen, zu überlegen. Elemente des so genannten Wittstocker Modells, der Umstufung und Inanspruchnahme innerstädtischer Alternativtrassen zur Entlastung der historischen Innenstadt, haben sich inzwischen auch in anderen Städten bewährt.

Die enge Zusammenarbeit der Aufgabenträger von Stadtentwicklung und Verkehr ist im Ressort MIR gesichert. Diese Rheinsberger Veranstaltung steht in der Tradition vorangehender gemeinsamer Veranstaltungen der beiden fachlich zuständigen Abteilungen mit landesweitem Adressatenkreis, zuletzt im Herbst 2004 in Treuenbrietzen.

Im Mittelpunkt der heutigen Tagung wird die Frage nach den künftigen Anforderungen an ein Miteinander von Innenstadt und Verkehr stehen. Dabei geht es auch um die Suche nach Maßnahmen, die gemeinsam ergriffen werden können, etwa in planerischer oder verkehrsorganisatorischer Hinsicht.

Ich wünsche dieser Tagung interessante Fachreferate und eine angeregte und fruchtbare Diskussion, die das Beispiel Rheinsberg zum Anlass nimmt, Probleme und Lösungswege zu diskutieren, die auch in anderen Städten Anwendung finden können.

Ich ermutige die anwesenden Vertreter der anderen brandenburgischen Städte ausdrücklich, sich in die Diskussion aktiv einzubringen und danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Brauchen wir in schrumpfenden Regionen noch neue Straßen? - Oder andere Straßen?

Hartmut H. Topp¹

Brauchen wir noch neue Straßen? Die Frage ist doppeldeutig – und das mit Absicht: Sie fragt nach neuen Straßen im Sinne von zusätzlichen, mehr Straßen oder zusätzlicher, mehr Straßenkapazität; sie fragt aber auch nach neuen Straßen im Sinne von anderen Straßen – städtebaulich integriert und weniger verkehrstechnisch orientiert.

Neue Straßen, die in Ostdeutschland in den letzten Jahren realisiert wurden und auch heute noch werden, wurden vor zehn bis fünfzehn Jahren geplant unter damaligen Einschätzungen möglicher Entwicklungen – Stichwort ‚blühende Landschaften‘. Auch der Bundesverkehrswegeplan von 2003, der allerdings auf der Datenbasis 1997 beruht, hat – aus heutiger Sicht – die Entwicklung in Ostdeutschland zu optimistisch eingeschätzt. Die dort aufgelisteten Projekte des vordringlichen Bedarfs bis 2015 müssen bezüglich ihrer Ausgangsdaten und ihrer Folgekosten dringend überprüft werden.

Auf einem Workshop zum Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Verkehr in schrumpfenden Städten, im Oktober 2005 in Dresden wurde über eine Kommunalrecherche berichtet, auf die 195 Städte geantwortet haben: Danach verfügen weniger als 30 % der Städte über tragfähige Verkehrsprognosen, gerade einmal 5 % haben eine Prognose bis 2020, 54 % der Städte arbeiten ohne oder mit veralteten Verkehrsprognosen, die vor 1995 aufgestellt wurden (Ohm/Fiedler, 2005).

Nicht nur die Projekte des dringlichen Bedarfs aus der Bundesverkehrswegeplanung, sondern auch die kommunalen Verkehrsentwicklungspläne, die überwiegend aus den 1990er Jahren mit Wachstumsannahmen stammen, gehören auf den Prüfstand von Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung.

1. Demografischer Wandel

Der demografische Wandel war seit Jahren vorauszusehen; aber die Vorusberechnungen der Demografen kamen bei Planern und Politikern nur zögerlich an. Der demografische Wandel ist ein gesamtdeutsches Phänomen und – mit der Ausnahme einiger Län-

der wie Irland oder Frankreich – auch ein europäisches. Allerdings hat Deutschland innerhalb der Europäischen Union die älteste Bevölkerung mit einem Medianalter von 42 Jahren und eine der niedrigsten Geburtenraten von 1,3 (Bild 1). Differenziert man nach Ost- und Westdeutschland, dann rutscht Ostdeutschland in der Grafik (Bild 1) noch weiter nach rechts unten.

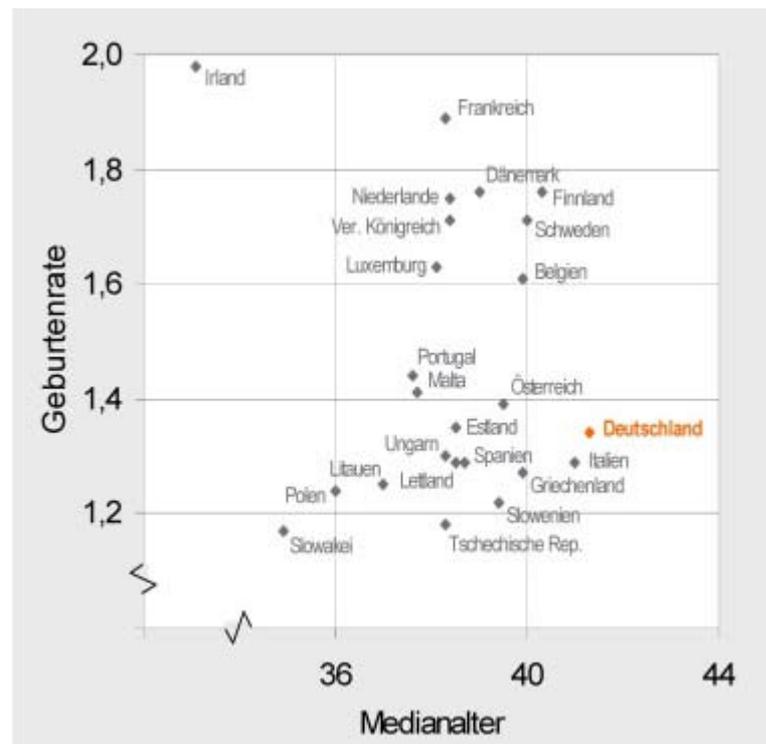


Bild 1: Medianalter und Geburtenraten in Europa 2003 (Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz)

Demografischer Wandel setzt sich zusammen aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und aus Wanderungen. Es sind neben regional unterschiedlichen Geburtenraten im Wesentlichen die Wanderungen, die zu räumlich unterschiedlichen Entwicklungen und damit zu größeren räumlichen Disparitäten führen. Im Deutschland-Maßstab haben Ost-West-Wanderungen Ostdeutschland fast flächendeckend zum Verlierer gemacht, während west- und süddeutsche Gewinner-Regionen den demografischen Wandel noch vor sich haben.

Ostdeutschland hat von 1990 bis 2002 im Saldo über eine Million Menschen durch Ost-West-Wanderung verloren. Während die Abwanderung Mitte der 1990er Jahre stark

¹ Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp, Institut für Mobilität und Verkehr, Technische Universität Kaiserslautern

nachließ, stieg sie anschließend wieder an. Hinzu kommt, dass die Verlierer-Regionen Ostdeutschlands auch bei internationalen Wanderungen das Nachsehen haben. Hintergrund ist die schwierige Wirtschafts- und Arbeitsmarktlage, eine Situation, die durch den demografischen Wandel zementiert und verstärkt wird. Abwanderung und wirtschaftliche Probleme schaukeln sich gegenseitig auf, und so wird die Abwanderung aus schrumpfenden Regionen in wachsende Metropolregionen weitergehen. Problem verschärfend ist, dass die Ost-West-Wanderung altersselektiv und geschlechtsspezifisch ist (Mai, 2004); das heißt überwiegend junge

Das Land Brandenburg wird bis 2030 13 % seiner Bevölkerung verlieren (Land Brandenburg, 2006); dabei werden die Verluste in den nördlichen und südlichen Teilen des Landes wesentlich größer sein, während der Speckgürtel rund um Berlin noch leicht gewinnt. Die Altersstruktur der Bevölkerung wird sich drastisch verändern mit erheblichen Abnahmen der unter 65-jährigen und noch stärkeren Zunahmen der über 65-jährigen. Der für Ostdeutschland beschriebene demografische Wandel wird auch in Westdeutschland zeitversetzt und in deutlich schwächerem Maße auftreten. Periphere ländliche Räume und alt-industrialisierte, wie Ruhrgebiet

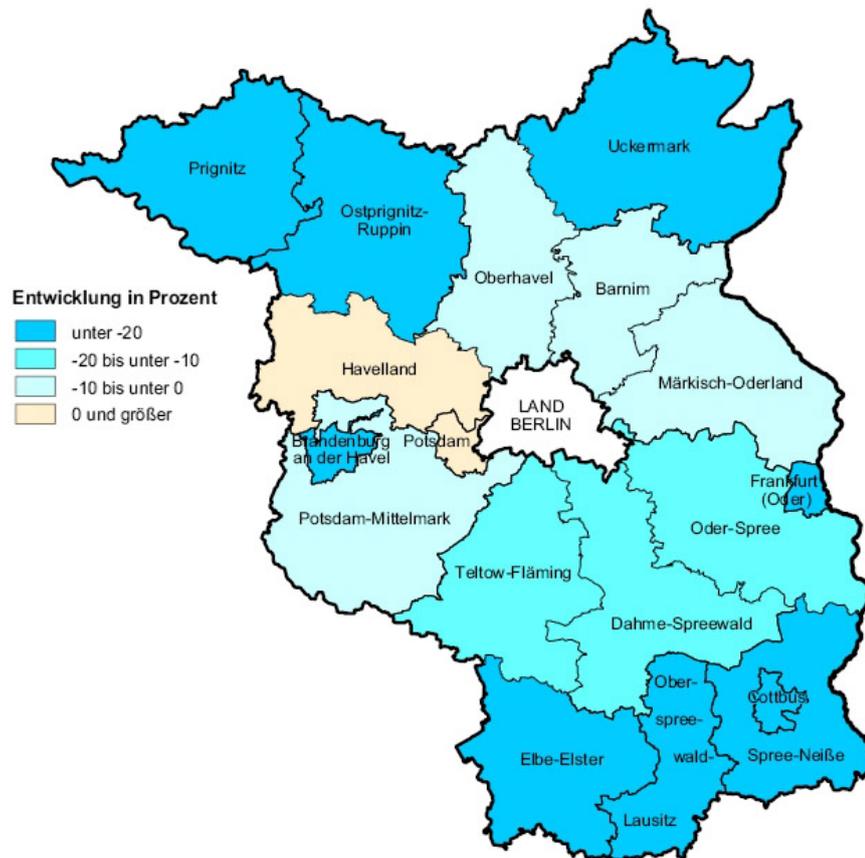


Bild 2: Bevölkerungsrückgang im Land Brandenburg bis 2030 (Landesbetrieb für Daten und Statistik, 2006)

weibliche Menschen, die gut ausgebildet sind, wandern aus Ostdeutschland ab. Knapp die Hälfte des Wanderungsverlustes entfällt auf Altersgruppen bis 25 Jahre und zwei Drittel sind weiblich. Für viele Regionen Ostdeutschlands bedeutet das dramatische Alterung, Frauendefizit und Konzentration gering qualifizierter Personen. Damit ergeben sich verstärkende Rückwirkungen auf die natürliche Bevölkerungsentwicklung in den nächsten Jahren mit demografischen Echoeffekten bis in die nächsten Generationen.

	2004	2030	
unter 15-jährig	0,28	→ 0,22 Mio	- 24%
15-.. 65-jährig	1,80	→ 1,25 Mio	- 31%
über 65-jährig	0,48	→ 0,77 Mio	+ 59%
Gesamtbevölkerung	2,56	→ 2,24 Mio	- 13%

Bild 3: Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Land Brandenburg (Landesbetrieb für Daten und Statistik, 2006)

oder Saarland, sind bereits mittendrin. Allerdings gibt es in Westdeutschland mit den Regionen Hamburg, Köln/Bonn, Rhein-Main, Oberrhein und München große Inseln des Wachstums; und das wird wohl auch 2030 noch so sein, allerdings zu Lasten der schrumpfenden Räume in Ost und

West. Die räumlichen Disparitäten werden größer, und gleichwertige Lebensbedingungen in allen Teilräumen sind von Bundespräsident Köhler – sozusagen höchstinstanzlich – in Frage gestellt worden.

2. Demografie und Mobilität

Der demografische Wandel trifft den ÖPNV besonders hart und an mehreren Fronten. Erstens: Mit weniger Schülern bricht der größte Kundenkreis ein; im ländlichen Raum geht es gar um das Rückgrat des ÖPNV. Zweitens: Weniger Erwerbspersonen bedeuten weniger Berufsverkehr - heute immer noch eine tragende Säule des ÖPNV. Und drittens: Alte Menschen nutzen heute Busse und Bahnen überproportional; es wäre jedoch Wunschdenken anzunehmen, dass auch die Alten von

erwerbstätige Menschen sind zeitflexibler und wesentlich weniger in Spitzenzeiten unterwegs, sodass sich Verkehrsbelastungen gleichmäßiger über den Tag verteilen (FGSV, 2006). Ein Effekt, der durch Auflösung starrer Raum- und Zeitbindungen verstärkt wird.

3. Neue, mehr Straßen?

Es gibt ein neues Verkehrsszenario von acatech (2006), das über 22 Einflussgrößen die Verkehrsentwicklung bis auf die Verkehrsbelastungen im Bundesfernstraßennetz im Jahre 2020 herunterbricht. Gegenüber dem Bundesverkehrswegeplan wird hier die tatsächliche Situation Ostdeutschlands realitätsnah und aktuell abgebildet.

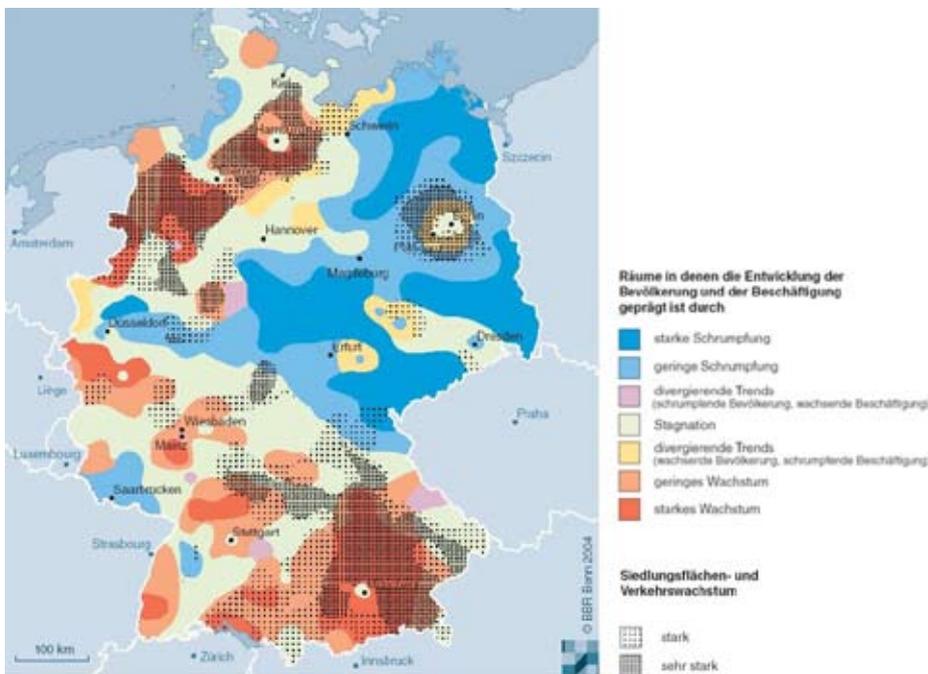


Bild 4: Wachsende, stagnierende, schrumpfende Regionen in Deutschland bis 2030 (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2005)

morgen vorzugsweise ÖPNV-Kunden sind. Sie sind mit dem Auto groß geworden, und sie fahren weniger ÖPNV und länger und mehr Auto als die Alten von heute.

Die Mobilitätsmuster ändern sich im Lebenszyklus erheblich mit einer Abnahme von Verkehrsteilnahme und Tagesdistanz im Alter, insbesondere beim Ausscheiden aus dem Erwerbsleben (FGSV, 2006). Wenn man Altersstruktur und Mobilität im Lebenszyklus kombiniert, ergibt sich eine Abnahme der Verkehrsleistung – auch wenn man berücksichtigt, dass die Alten von 2030 mobiler sein werden als die Alten von heute. Alte, nicht mehr

Im Deutschland-Maßstab folgen die Zu- und Abnahmen der Verkehrsbelastung bis 2020 unmittelbar der Raumentwicklung: Mit Ausnahme der Autobahnen kennzeichnen die Abnahmen ziemlich genau die Schrumpfungsregionen und umgekehrt. Die Belastungen im Fernverkehr auf den Autobahnen in Ostdeutschland werden stark durch die Metropolregionen Berlin-Brandenburg und Sachsen-Dreieck geprägt. Aber auch bei den Autobahnen gibt es 2020 – selbst in der Spitzenstunde – außerhalb der Ballungsräume Berlin und Leipzig-Halle noch freie Kapazitäten (acatech, 2006).

Neue Straßen brauchen wir in schrumpfenden Regionen nur in besonderen Fällen. Ortsumgehungen allerdings spielen in Straßenbauprogrammen eine Sonderrolle: Sie dienen schließlich weniger der Ausweitung des Straßennetzes als vielmehr der Entlastung hochbelasteter Ortsdurchfahrten. Was aber ist hochbelastet und wie groß muss die Entlastung sein, damit sich das rechnet? Und kann man die Ortsdurchfahrt nicht auch ohne Ortsumfahrung städtebaulich integrieren? Ja, das kann man und man wird es immer müssen, wenn die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt gering ist – unter 5.000 Kfz/Tag (DTV) muss man das nicht diskutieren –, oder wenn – auch bei höheren Belastungen – die Entlastung nicht mindestens ein Drittel, besser die Hälfte erreicht und natürlich auch dann, wenn die Eingriffe einer Ortsumgehung in Natur und Landschaft besonders groß wären.

4. Ortsdurchfahrt = Ortsstraße

Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr sind bis etwa 12.000 Kfz/Tag keine Kriterien für eine Ortsdurchfahrt. Das A und O ist die Verträglichkeit der Nutzungen: hier die Ortsstraße mit ihren Aufenthaltsfunktionen und da das Durchfahren des ortsfremden Verkehrs. Ortsdurchfahrten sind Innerorts-Abschnitte von Straßen des überörtlichen Verkehrs (in der Regel Bundesstraßen, Landesstraßen oder Kreisstraßen), die nach geltendem Wegerecht Verbindungsfunktionen erfüllen. Der Begriff ‚Ortsdurchfahrt‘ sagt es deutlich: Es wird durch den Ort durchgefahren. Die Ortsdurchfahrt ist meistens aber auch die Hauptstraße des Ortes mit Nahversorgung, Aufenthalt, Kirche und Rathaus, historischer Bedeutung und Gestaltqualität; oft wird hier trotz hoher Verkehrsbelastungen auch noch gewohnt. Aus der Sicht des Ortes ist die Verbindungsfunktion der Ortsdurchfahrt für den überörtlichen Verkehr eine ortsfremde Funktion, der ‚Gastrecht‘ eingeräumt wird (Topp, 1988).

5. Neue, andere Straßen

5.1 Genius Loci

Neue Straßen im Sinne von mehr Straßen kommen in schrumpfenden Regionen kaum mehr infrage. Wie sieht es nun aus mit neuen Straßen im Sinne von anderen Straßen? Da müssen wir

als erstes fragen: anders als was?

Anders als die verkehrstechnisch-funktionale Ortsdurchfahrt, zu der die historische Hauptstraße in vielen westdeutschen Dörfern und Kleinstädten in der Vergangenheit ausgebaut wurde – wenn das gemeint ist, dann brauchen wir andere Straßen – städtebaulich, dörflich integriert und weniger verkehrstechnisch-funktionalistisch.

Wenn aber gemeint ist, anders als die Ortsdurchfahrt in ihrer heutigen Form, dann müssen wir in den Dörfern und Kleinstädten in den ostdeutschen Bundesländern – und in Brandenburg insbesondere – sehr genau hinschauen und differenziert urteilen. Es gibt in Brandenburg viele Ortsdurchfahrten, die lange Zeiten in ihrer charakteristischen historischen Form überdauert haben – das betrifft die Linienführung, die Verzahnung mit den Randnutzungen, alte Bäume, ortstypische Materialien und Bauformen. Die Beispielsammlung ‚Brandenburgischer Ortsdurchfahrten‘ (Land Brandenburg, 2001b) zeigt das anschaulich. Die Hauptstraße ist integraler Bestandteil des Ortes, sie repräsentiert den Ort baulich, historisch, gestalterisch – sie verkörpert den ‚genius loci‘. Das wollen wir natürlich nicht ändern, oder – vorsichtiger ausgedrückt – Änderungen haben sich am ‚genius loci‘ zu orientieren, indem beispielsweise repariert oder wieder hergestellt wird.

Wenn mit „anders“ also „anders als der ‚genius loci‘“ gemeint ist, dann brauchen wir in vielen Fällen historisch überlieferter Ortsdurchfahrten auch keine anderen Straßen. Und das meine ich nicht nur gestalterisch abgeleitet, sondern ebenso funktional. Warum sollte man historische Elemente, die – wie beispielsweise Pflasterbeläge, Gossenspflasterungen, Engstellen – zur Geschwindigkeitsdämpfung und damit zur Integration des Verkehrs beitragen, aufgeben, um sie dann durch manch zweifelhaftes Element der Verkehrsberuhigung zu ersetzen? Also, Vorsicht mit den anderen Straßen!

5.2 Geschwindigkeiten

Wichtigster Faktor der städtebaulichen Integration des Verkehrs sind die gefahrenen Geschwindigkeiten. Das betrifft zum einen die Einhaltung der geltenden Tempolimits selbst. Tempolimits unter 50 km/h auf klassifizierten Straßen werden in den meis-

ten Bundesländern nur in extremen Engpass-Situationen angeordnet. Für eine übliche Ortsdurchfahrt mit zweistreifiger Fahrbahn kommen Tempolimits unter 50 km/h in der Regel nicht infrage. Gleichzeitig aber fordert beispielsweise der OD-Leitfaden des Landes Brandenburg von 2001 eine „fahrgeometrische Bemessung für das dreiachsige Müllfahrzeug“; und weiter heißt es: „Bauliche Maßnahmen, die ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau erreichen sollen, führen zu einer Abschnittsbildung ...“ (Land Brandenburg, 2001a).

Das ganze Entwursrepertoire für Ortsdurchfahrten – wie die Unterbrechung der Streckencharakteristik am Ortseingang, optische Einengungen, Fußgängerüberwege, schmalere Fahrbahnen und breitere Seitenräume, die den Autofahrern die Aufenthaltsfunktion der Straße signalisieren – alles zielt auf angemessene und angepasste Fahrgeschwindigkeiten. Und dann fragt man sich wirklich, warum die Bundesländer Tempo 30 auf klassifizierten Straßen nur im Falle extremer Enge zulassen. Tempo 30 müsste eigentlich und selbstverständlich die Geschwindigkeitsdämpfung durch Straßenraumgestaltung straßenverkehrsrechtlich ergänzen. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Straßenraum und zulässiges Tempo 50 verstößt gegen die Einheit von Bau und Betrieb. Man sollte auch eine entsprechende Straßenraumgestaltung nicht zur Voraussetzung von Tempo 30 machen, denn dann verschiebt man das Problem bei knappen Kassen auf den Sankt-Nimmerleins-Tag. Selbstverständlich sollte der Straßenraum Funktionen und angepasste Geschwindigkeit erklären und unterstützen, aber Tempo 30 als überwachte Sofortmaßnahme mit baulicher Nachrüstung macht auch Sinn.

5.3 Kompensation

Der kompensatorische Ansatz wurde in den frühen 1980er Jahren entwickelt (Topp, 1984). Seine zentrale These besagt, dass gute Gestaltung des Straßenraums die subjektive Belästigung durch Verkehr – insbesondere durch Lärm – auch bei unveränderter Verkehrsbelastung reduziert. Das geschieht zum einen psychologisch: So geht das Belästigungsempfinden zurück, wenn der Verkehr aufgrund verkehrsberuhigender und gestalterischer Maßnahmen einen weniger bedrohlichen und weniger do-

minanten Eindruck macht; man muss also unterscheiden zwischen objektiv messbaren Belastungen durch Verkehr und den subjektiv empfundenen Belästigungen der Betroffenen. Zum anderen ergeben sich selbstverständlich auch objektive Verbesserungen: So ist langsamer Kfz-Verkehr bei gleicher Verkehrsstärke für die Straßenbenutzung durch Fußgänger und Radfahrer sicherer; so erlaubt ein breiter Gehweg differenziertere nichtverkehrliche Nutzungen als ein schmaler Gehweg; so werden Ortsdurchfahrten durch Querungshilfen in Form von Inseln oder Mittelstreifen sicherer für Fußgänger und Radfahrer; und so wirkt ein mit Bäumen begrünter Straßenraum freundlicher und angenehmer und gleichzeitig kleinklimaverbessernd.

5.4 Städtebauliche Bemessung

Kompensatorische Effekte zur besseren Integration einer Ortsdurchfahrt bei unveränderter Verkehrsbelastung werden durch die städtebauliche Bemessung (Heinz, 2000) erreicht. Dabei geht es um ausreichend breite Seitenräume – nicht nur unter funktionalen, sondern insbesondere auch unter gestalterischen Aspekten, d.h. um eine ausgewogene Proportionalität der Straße; danach sollen Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum etwa im Verhältnis 3 : 4 : 3 stehen. Es geht ferner um wechselnde Fahrbahnbreiten in Engstellen anstelle der früher üblichen Regelbreite auf Kosten der Gehwege, es geht um Bepflanzung, Bäume zur Gliederung der Straße, um Querungshilfen und all die Details der Trennung von Fahrbahn und Seitenraum, Parkstreifen, Gossenspflasterung etc. Ich muss die städtebauliche Bemessung nicht weiter erläutern; sie ist seit 2001 im OD-Leitfaden (Land Brandenburg, 2001a) und in einer Beispielsammlung des Landes Brandenburg (Land Brandenburg, 2001b) als gleichberechtigter Ansatz neben der verkehrstechnischen Bemessung enthalten.

Wichtig ist nur, dass die dort formulierten Anforderungen auch Gegenstand der Finanzierung durch das Land werden; denn die bisher praktizierte ‚geteilte‘ Baulast – was heißt, Land bezahlt Fahrbahn, Gemeinde Parkstreifen und Seitenraum – diese geteilte Baulast hat in der Vergangenheit zu Lösungen geführt, die keinesfalls der städtebaulichen Bemessung Rechnung tragen. Nun

kann man natürlich trotzdem über Kostenteilung diskutieren, aber die Kriterien müssten wohl andere sein. Wenn das Land – aus guten Gründen für eine Stadt wie Rheinsberg, um ein Beispiel zu nennen – keine Ortsumgehung mehr plant, sollte es sich bei der ortsgerechten Gestaltung der Ortsdurchfahrt entsprechend der städtebaulichen Bemessung engagieren.

5.5 Shared Space

Unter dem Begriff ‚Shared Space‘ läuft zurzeit ein europäisches Forschungsprojekt (Provinz Friesland, 2005), das Elemente des Miteinanders aus der Verkehrsberuhigung auf städtische Hauptverkehrsstraßen überträgt. Die Idee liegt im Abbau einer verkehrrechtlichen Überregulierung und deren Ersatz durch einfache intuitive Regeln – wie Kreisverkehr oder Rechts-vor-Links – und durch Verständigung zwischen den Verkehrsteilnehmern. Anstelle der Separation von Autoverkehr, Radverkehr, querenden Fußgängern tritt Interaktion und Kooperation.



Bild 5: ‚Shared Space‘ in der Ortsdurchfahrt von Bohmte (Gemeinde Bohmte, 2006)

Shared Space ist mit dem Namen des niederländischen Verkehrsplaners Hans Mondermann verbunden, der diesen Ansatz zuerst in Drachten in Nordholland angewendet hat (Eberle, 2006). Sein Prinzip ist die „allgemeine Verunsicherung“ durch Abbau der Verkehrsschilder und Ampeln. Dann wird vorsichtiger, langsamer und mehr

auf gegenseitiger Verständigung gefahren – mehr Selbstorganisation im Verkehrsablauf und weniger Regulierung. „Weniger Regeln machen den Verkehr sicherer“ so Mondermann. Das klassische Beispiel für diesen Ansatz ist der Umbau signalgesteuerter Kreuzungen zu Kreisverkehren. Mondermann aber geht weiter: Im Prinzip überträgt er erprobte Gestaltungselemente aus verkehrsberuhigten Bereichen auf Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen von 12.000 Kfz/24h und mehr.

Wie gesagt, für das nachgeordnete Netz der Gebietsstraßen mit Verkehrsberuhigung und Tempo 30-Zonen ist das nicht neu; aber an Hauptverkehrsstraßen – auch Vorbehalt-Straßen genannt – hat man sich in den 1980er Jahren der Hochzeiten der Verkehrsberuhigung nicht heran gewagt. Das europäische Projekt arbeitet mit sieben Fallstudien – alles Kleinstädte mit relativ hoch belasteten Ortsdurchfahrten in Belgien, Niederlande, Dänemark, England und Deutschland. Die deutsche Modellstadt ist die niedersächsische Gemeinde Bohmte – eine Kleinstadt mit 13.000 Einwohnern in der Nähe von Osnabrück (Gemeinde Bohmte, 2006).

Die Bremer Straße (Bild 5) ist die Hauptstraße der Gemeinde Bohmte und gleichzeitig Ortsdurchfahrt mit einer Belastung von etwa 12.000 Kfz/24h, davon etwa 10 % Lkw. Die Ortsdurchfahrt verzweigt sich im Ort, wobei für die eine Relation eine Ortsumgehung existiert und für die andere eben nicht; das erklärt die hohe Verkehrsbelastung, von der bei 13.000 Einwohnern natürlich auch ein gut Teil hausgemachter Eigenverkehr ist. Mit Shared Space, wie im Bild 5 exemplarisch für eine Einmündung im Vorher-/Nachher-Vergleich gezeigt, sollen die Fahrgeschwindigkeiten reduziert werden und das aufeinander abgestimmte Verkehrsverhalten gefördert werden.

Erfahrungswerte liegen aus Bohmte noch nicht vor; zurzeit wird umgebaut. 12.000 Kfz/24h mit 10 % Lkw ist viel für eine Ortsdurchfahrt, und ich bin gespannt auf die Effekte. Was man aber schon heute sagen kann ist folgendes: In den vielen Fällen von Ortsdurchfahrten mit 5.000 oder 6.000 Kfz/24h ist der Ansatz von Shared Space aus den Erfahrungen der Verkehrsberuhigung vielversprechend.

6. Fazit

Neue Straßen im Sinne von mehr Straßen und mehr Straßenkapazität sind in schrumpfenden Regionen nicht angesagt. Und auch dort, wo eine Ortsumgehung aufgrund hoher Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt wünschenswert erscheint, wird das haushaltsmäßig nicht darstellbar sein. Das heißt, wir müssen zu neuen Straßen im Sinne von anderen Straßen kommen, weniger verkehrstechnisch geprägt und stärker auf den Ort bezogen – unter Achtung von Historie und Genius Loci. Wir brauchen neue, zurückhaltende Ansätze für den Umgang mit Ortsdurchfahrten. Mit Tempo 30, Kompensation, städtebaulicher Bemessung und Shared Space habe ich einige Ansätze aufgezeigt.

Quellen:

acatech (2006): Mobilität 2020. Perspektiven für den Verkehr von morgen. Fraunhofer IRB, Stuttgart

Eberle, Ute (2006): Gefahr ist gut: Rückwärts über die Kreuzung. Stadt und Raum 27, Nr. 3

Gemeinde Bohmte (2006): Städtebauliches Planungsverfahren Ortskern Bohmte im Rahmen des EU-Projektes Shared Space.

Heinz, Harald (2000): Städtebauliche Bemessung nach Kriterien der Sozialverträglichkeit. Tagungsband Deutscher Straßen- und Verkehrskongress 1999 in Leipzig. FGSV, Köln

Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik (2006): Bevölkerungsprognose des Landes Brandenburg für den Zeitraum 2005 – 2030. Potsdam

Mai, Ralf (2004): Altersselektivität und regionalpolitische Konsequenzen der Abwanderung aus Ostdeutschland. www.schrumpfende-stadt.de

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (2001a): OD-Leitfaden Brandenburg 2001 – Leitfaden für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Brandenburg. Potsdam

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (2001b): Gestaltung Brandenburgischer Ortsdurchfahrten. Potsdam

Ohm, Dirk / Fiedler, Frank L. (2005): Zwischenergebnisse zum Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ‚Verkehr in schrumpfenden Städten‘ im Workshop am 4.10.2005 in Dresden (Werkstattbericht) <www.ivas-dd.de>

Provinz Friesland (2005): Shared Space – Raum für alle. Neue Perspektiven zur Raumentwicklung. Leenwarden (www.shared-space.org)

Topp, Hartmut H. (1984): Umfeldverträgliche Verkehrsbelastbarkeit städtischer Straßen – ein kompensatorischer Ansatz. Straße und Autobahn 35 Nr. 11

Topp, Hartmut H. (1988): Zum ‚Ob‘ und ‚Wie‘ von Ortsdurchfahrten/Ortsumgehungen kleiner Orte. Straßenverkehrstechnik 32 Nr. 2

Integration von Städtebau und Verkehrsentwicklung

Gunter Kölz¹

1. Verkehr - Anspruch und Wirklichkeit

In den immer intensiver geführten Diskussionen über die Zukunft unserer inneren Stadtbereiche nimmt die Thematik „Verkehr“ in nahezu allen Fällen eine zentrale Rolle ein, wobei oftmals inhaltliche Zielkonflikte zu Tage treten.

Die eine Seite beklagt das hohe Verkehrsaufkommen in den bebauten Stadtstrukturen und die dadurch geminderte Stadtqualität für Bewohner, Kunden, Besucher und Beschäftigte; die andere Seite macht insbesondere die Einschränkungen in der verkehrlichen Erreichbarkeit dafür verantwortlich, dass vor allem die Innenstädte in Konkurrenz mit den städtischen Randzonen bzw. Außenbereichen an Boden verloren haben.

Wenn man diese polaren Sichtweisen mit den stets artikulierten Zielsetzungen zu „Pro und Contra“ (Kfz-)Verkehr überlagert, muss man feststellen, dass heute ein tiefer Riss durch unsere Gesellschaft geht, was einerseits die Anforderungen an eine „stadtverträgliche“ Verkehrssituation und andererseits die Akzeptanz der dafür notwendigen Maßnahmen betrifft; ein Erscheinungsbild, das uns täglich in der Politik, bei Bürgerabenden, in Diskussionsforen oder gar bei Bürgerentscheiden in aller Deutlichkeit demonstriert wird.

Gleichzeitig kommt erschwerend hinzu, dass der finanzielle Spielraum von Bund, Ländern und Kommunen immer enger wird und deshalb oftmals die konzeptionell richtigen oder besten Lösungsansätze nicht oder allenfalls nur langfristig realisierbar sind.

Vor diesem Hintergrund stellt sich nun die Frage, wie die verkehrliche Entwicklung der Städte und Gemeinden in Zukunft aussehen soll, welche Handlungsstrategien dazu erforderlich sind, oder aber, ob nicht primär andere Zielsetzungen und Entscheidungsmechanismen für die künftige Entwicklung der zentralen Stadtbereiche in noch stärkerem Maß relevant sind.

2. Integrierter Planungsansatz

Ein Planungsziel mit höchster Priorität muss es dabei sein, die verkehrplanerischen Teilaspekte aus oder mit dem Kontext der städtebaulichen Gesamtplanung zu entwickeln, wobei sich Aussagegrad und Tiefenschärfe am „Maßstab“ der jeweiligen Planungsebene (z. B. Stadtentwicklung, Städtebauliche Rahmenplanung, Strukturkonzepte, B-Pläne, Detailkonzepte, ...) orientieren sollte.

Im Verständnis des Verfassers muss eine „Integrierte Verkehrsplanung“ insbesondere folgende Zielsetzungen verfolgen (siehe Schema):

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

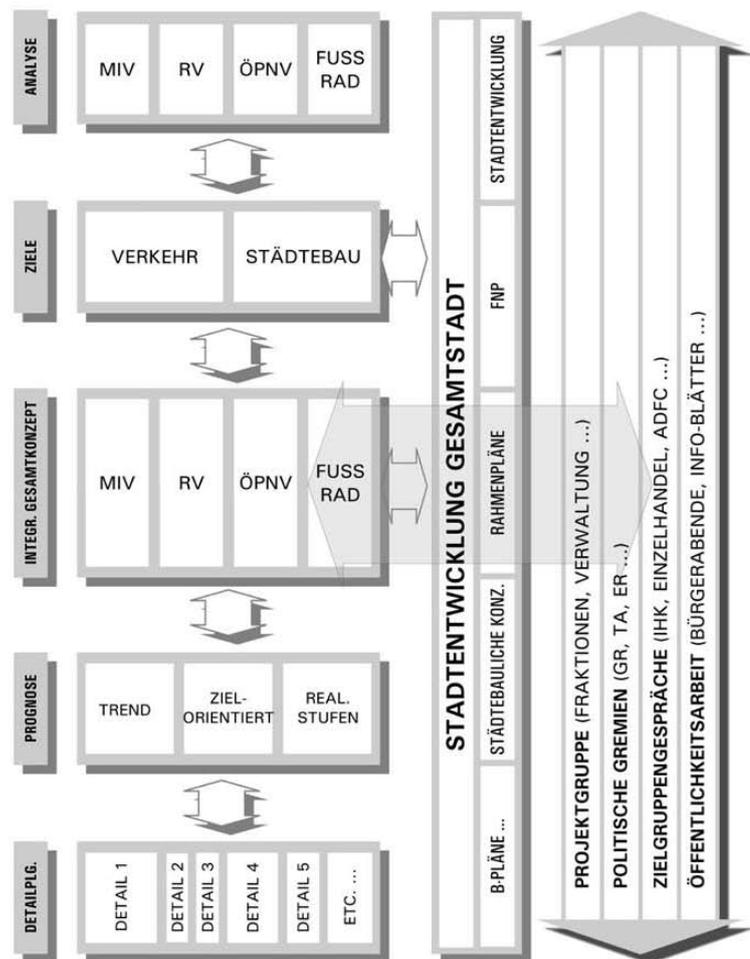


Abb.1: integrierte Verkehrsplanung

- Gleichrangige Behandlung aller Verkehrsarten.
- Gleichzeitige Definition der städtebaulichen und verkehrlichen Planungsziele.

¹ Prof. Dipl.-Ing. Gunter Kölz, Städtebauinstitut, Universität Stuttgart

- Entwicklung eines inhaltlich integrierten Verkehrskonzeptes unter Abwägung aller Zielkonflikte innerhalb der Verkehrsarten und zwischen den übergeordneten Aspekten Städtebau / Verkehr / Ökologie / Umwelt / etc.
- Definition prognostischer Einschätzungen zur künftigen Mobilitätsentwicklung, nicht so sehr unter der Betrachtung von Entwicklungstrends, sondern vielmehr unter dem Gesichtspunkt der gewollten „zielorientierten“ städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung.
- Detailkonzepte nicht nur als isolierte Einzelkonzepte, sondern als Ergebnis eines integrierten, kontinuierlichen Planungsprozesses.
- Verzahnung aller verkehrskonzeptionellen Planungsschritte mit den jeweiligen Ebenen der städtebaulichen Gesamtplanung (z. B. STEP, FNP, B-Pläne, ...).
- Iterativer Prozess der politischen Willensbildung und der Meinungsbildung in der Öffentlichkeit durch
 - kontinuierliche und arbeitsfähige „Projekt-/Arbeitsgruppen“
 - ständige Einbeziehung relevanter Zielgruppen
 - Politische Gremien / Fachbehörden
 - den Planungsprozess begleitende Öffentlichkeitsarbeit



Abb. 2: Lageplan der Städte Strasbourg und Kehl

3. Fallbeispiel Kehl am Rhein

- Eigene Beteiligung am städtebaulichen und verkehrlichen Planungsprozess seit 1980.
- Stadt Kehl als Grenzstadt BRD / Frankreich und damit bis zur Grenzöffnung wichtiger Standort im Güterverkehr (Hafen/Zoll/ Speditionen/ ...).
- Sehr intensive Nutzungsverflechtungen mit der Stadt Straßburg auf der französischen Rheinseite.
- Verkehrliche Verflechtungsstränge vor allem über die B 28 und die Schienenfernverkehrsstrecken.
- Erste Definition eines Gesamtverkehrskonzeptes (1985-1995), das primär zum Ziel hatte, die bebauten Ortslagen von nutzungsfremdem Verkehr zu befreien.
- Durch die zwischenzeitlich realisierten Maßnahmen war es möglich, den gesamten Innenstadtbereich gravierend zu entlasten und die Straßenräume des orthogonalen Stadtgrundrisses (Weinbrenner) umzugestalten und städtebaulich deutlich aufzuwerten.
- Noch nicht gelöst war das Problem der hochbelasteten Bundesstraße B 28 und der dadurch über Jahrzehnte gesteigerten Trennung zwischen der Kehler Innenstadt und dem nördlich liegenden Bahnhofs- und Quartierbereich.
- Parallel mit der grenzübergreifenden Landesgartenschau 2004 „Kehl – Straßburg“ gelang es, für die B 28 ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept zu entwickeln, das sowohl aus stadträumlicher als auch aus funktionaler Sicht deutliche Verbesserungen erreichen ließ, allerdings unter weitestgehender Beibehaltung der hohen Verkehrsbelastungen.

Der gesamte Planungsprozess wird im Vortrag ausführlich dargestellt. Die beiliegenden Darstellungen sollen lediglich die wesentlichen Planungsphasen der letzten beiden Jahrzehnte dokumentieren.



Abb. 3: vorher (links) nachher (rechts)



Abb. 4: vorher (oben) nachher (unten)



Abb. 6: Luftbild des Innenstadtbereichs mit Ortsdurchfahrt



Abb. 5: vorher (oben) nachher (unten)

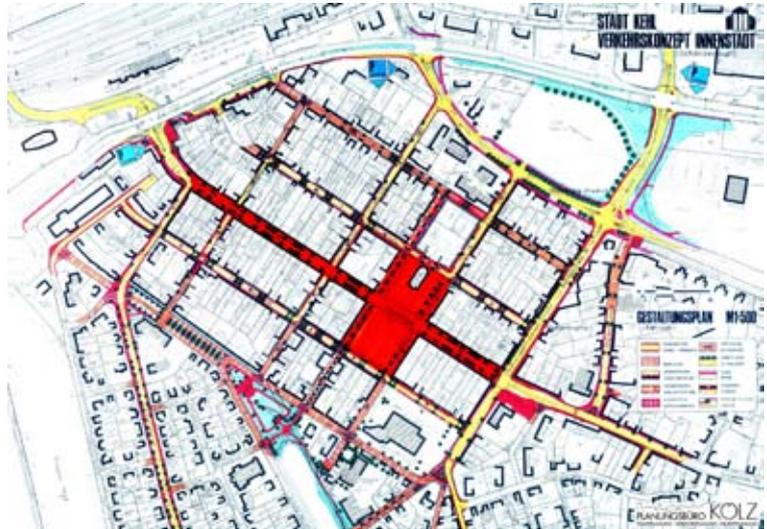


Abb. 7: Verkehrskonzept der Innenstadt



Abb. 8: Ausbaukonzept der Ortsdurchfahrt

Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleinen Städten

– Umfeldorientierte Gestaltung innerörtlicher Straßenräume

Robert Schnüll¹

Tagung „Leben mit der Ortsdurchfahrt“ am 06.11.2006 im Schloss Rheinsberg

0. Vorbemerkungen

Wie Dörfer und Kleinstädte mit Ortsdurchfahrten leben können, ist seit Beginn der 1990er Jahre abschließend erforscht und in den einschlägigen Entwurfsrichtlinien [1] [2] niedergelegt.

Danach muss auch eine denkbare Planungsphilosophie „Weg von Ortsumgehungen“ für die betroffenen Kommunen keine Tragödie sein, denn

- Ortsumgehungen sind keine Wunderdroge gegen innerörtliche Verkehrsprobleme,
- schwach belastete Ortsumgehungen sind ökologisch und ökonomisch nicht zu rechtfertigen und
- die von den meisten Kommunen angestrebte überörtliche Attraktivität – insbesondere im Tourismus – führt zwangsläufig zu bedeutenden Ziel- und Quellverkehren, die vom Vorhandensein einer Ortsumgehung nicht tangiert werden.

Der Verzicht auf eine Ortsumgehung kann daher für eine Vielzahl von Kommunen genau die richtige Problemlösung sein.

Meine Aufgabe innerhalb des Tagungsthemas ist, den erreichten Erkenntnisstand darzustellen und zu den anwendbaren Entwurfs- und Gestaltungselementen als einer der beteiligten Richtlinienmacher elementbezogen etwas Generelles zu sagen. Beispiele für umgestaltete Straßenräume – vorrangig aus Mecklenburg-Vorpommern – sind darüber hinaus in der Tagungsmappe enthalten.

1. Entwicklung des Entwurfsrepertoires für Ortsdurchfahrten

Für die Entwicklung des Entwurfsrepertoires zum Entwurf und zur Gestaltung innerörtlicher Straßen- und Platzräume sind mehrere prägnante Zeiträume zu unterscheiden.

Die **1. Entwicklungsphase** (Anfang der 1950er Jahre bis Anfang der 1970er Jahre) war durch bedenkliche

Fehlentwicklungen geprägt. Kennzeichnend für diese Phase waren:

- Die sektorale Kraftfahrzeug- und Geschwindigkeitsorientierung mit Übertragung der Entwurfselemente von Landstraßen (RAL-Q-56, RAL-L-59) auf angebaute Straßen, mit einer vorrangig fahrdynamischen Trassierung auf der Basis von Entwurfsgeschwindigkeiten, mit der Anwendung von Klotoiden als Übergangsbögen selbst in langsam befahrenen Wohngebieten (RAST-L-68) und mit der schematischen Forderung von Gehwegen hinter Hochborden auch in Wohnstraßen (6 m-Erlass in Baden-Württemberg, RAST-Q-68, Verriss des Vorschlages für Mischflächen in Wohngebieten von Müller/Cloppenburg).
- Die Durchsetzung solcher Entwürfe mit dem Totschlagargument „aus Gründen der Verkehrssicherheit“ (ohne Nachweispflicht), dem die Stadt- und Dorfplaner nur gestalterische Argumente entgegenzusetzen hatten.
- Die Analyse- und Quantifizierungseuphorie der Verkehrsingenieure mit vermeintlich genauen Verkehrsprognosen (z. B. 350 Pkw-E/h im Jahre 2000), denen die benachbarten Fachgebiete hilf- und machtlos gegenüberstanden.
- Die Durchsetzung von Außerortsstandards und autogerechten Standards über die Finanzhoheit (analog in den 1980er Jahren für Nahverkehrsanlagen über die Finanzierung nach dem GVFG).
- Das fehlende öffentliche Interesse für historische Werte, Bestands- und Denkmalschutz (manche Kommune verkaufte das alte Rathaus gern an das Straßenbauamt für die Verbreiterung der Ortsdurchfahrt!).

Die **2. Entwicklungsphase** (Ende der 1970er Jahre bis Mitte der 1980er Jahre) brachte mit einer kritischen Aufarbeitung der dargestellten Fehlentwicklungen erste Ansätze zu einer multidisziplinären Zusammenarbeit beim Entwurf und bei der Gestaltung innerörtlicher Straßen- und Platzräume. Kennzeichnend für diese Phase waren:

- Punktuelle Ansätze der Verkehrsberuhigung in Wohn- und Stadtkerngebieten – jedoch mit kostenintensiven baulichen Lösungen – im Großver-

¹ Univ.-Prof. a. D. Dr.-Ing. Robert Schnüll, Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau der Leibniz Universität Hannover und Wissenschaftlicher Berater der Ingenieurgesellschaft Schnüll Haller und Partner, Hannover

such in Nordrhein-Westfalen [3] [4], der aus heutiger Sicht gestalterische Defizite aufwies und die flächenhafte Anwendung viel zu teuer werden ließ.

- Hilferufe der Dorferneuerer und der Denkmalpfleger gegen die allmächtigen Straßenbauer, die „mit dem gefüllten Geldsack in den Rathäusern ihre Fernstraßen im Dorf durchsetzten“, führten in Baden-Württemberg in den Jahren 1979 bis 1982 zu den umfangreichsten Nutzungsuntersuchungen, die es für dörfliche Straßenräume je gab [5] [6] [7]. Ergänzt wurden sie Anfang der 1980er Jahre durch die Dokumentation ca. 70 gelungener Beispiele [8] aus dem Zuständigkeitsbereich des Bundesverkehrsministeriums.

- Die EAE 85 [1] mit den modifizierten „Regeln der Technik“ für Erschließungsstraßen und einem Unterabschnitt für Dorf- und Kleinstadtstraßen.

- Umgestaltungstabus für Hauptverkehrsstraßen durch die damals von den kommunalen Tiefbauämtern praktizierte Festlegung engmaschiger verkehrlicher Vorbehaltsnetze (als Abwehrreaktion zur Verhinderung der flächenhaften Verkehrsberuhigung) und mit einer bundeskabinettsrelevanten Kontroverse zwischen dem Bundesverkehrsministerium (BMV) und dem Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (BMBau) durch alternative aber undifferenzierte BMBau-Publikationen ([9] bis [12]).

Die **3. Entwicklungsphase** (Anfang der 1980er Jahre bis zum Anfang der 1990er Jahre) brachte den Durchbruch zum noch heute gültigen „Ganzheitlichen Entwurf von Straßen- und Platzräumen“. Kennzeichnend für diese Phase waren:

- Flächenhafte Ansätze der Verkehrsberuhigung in Stadtteilen (seit der StVO 1989) mit Tempo 30-Zonen, Halteverbotszonen und Tempo 20-Zonen, einer Positivliste umfangreicher, damals für notwendig gehaltener flankierender baulicher Maßnahmen [13] und das damals abgelehnte Gegenmodell des Deutschen Städtetages [14] mit dem Vorschlag einer generellen innerörtlichen Tempo 30-Regelung außer in Hauptverkehrsstraßen.

- Die Einbeziehung von Hauptverkehrsstraßen (HVS) und dörflichen Ortsdurchfahrten (OD) in flächenhafte Umgestaltungskonzepte wurde auf Initiative und auf der Basis umfangreicher Forschungsarbeiten zur „Städtebaulichen Integration von Hauptverkehrsstraßen“ des BMBau [15] und des BMV [16] [17] möglich und üblich.

- Der Großversuch „Geschwindigkeits-

reduzierung auf Ortsdurchfahrten“ [18] mit Vorher-Nachher-Untersuchungen in 25 umgestalteten Ortsdurchfahrten des Landes Nordrhein-Westfalen brachte im Prinzip analoge bzw. ähnliche Ergebnisse. Dieser Versuch blieb aber aufgrund der Dominanz der Versuchssystematik und der damit schematisch angewendeten Entwurfs Elemente in seinen Wirkungen auf die Straßenraumgestaltung insgesamt unbefriedigend, zumal die durch Fahrbahnbreitenreduktionen gewonnenen Flächen meist wieder verkehrsfunktional (z. B. für die Anlage von Radwegen) genutzt wurden und nur vier Ortsdurchfahrten auch vollständig umgestaltet wurden.

- Die Idee des Neubaus von Ortsumgehungen (DTV >8.000 Kfz/24 h) und der anschließenden Umgestaltung von Ortsdurchfahrten als Maßnahmenbündel [19] hätte fast zur Festlegung einer Rückbauverpflichtung durch das BMV geführt, die aber beim Bundesfinanzministerium aufgrund der Argumentation mit städtebaulichen Verbesserungen, für die das BMV nicht zuständig sei, nicht konsensfähig war.

- Mit dem Forschungsvorhaben „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“, das die drei Bundesministerien für Städtebau, Verkehr und Umwelt einvernehmlich durchführten (Abschluss 1991[20]), gelangte die Phase der oft kontroversen Forschungsarbeiten zum Entwurf von Straßen- und Platzräumen schließlich zu einem versöhnlichen Abschluss.

- Die EAE 85/95 [1], die ESG 87/96 [21] und die EAHV 93 [2] repräsentieren seit dieser Zeit die Regeln der Technik und dokumentieren die Umorientierung der Entwurfsrichtlinien während eines 20 Jahre langen mühsamen Weges mit vielen Hürden, Stolpersteinen und gefährlichen Gratwanderungen zwischen Anerkennung und Diffamierung. Was herauskam war aber nicht „ideologisch“, sondern „logisch“ und wird auch bei der Neubearbeitung der RAST 06 [22] Bestand haben.

- Ergänzende Spezialrichtlinien der Bundesländer zu Ortsdurchfahrten aus Rheinland-Pfalz/Saarland [23], Baden-Württemberg [24], Hessen [25], Sachsen [26] und Brandenburg [27] gehen darüber hinaus auf regionale Besonderheiten ein.

Als **Gesamtfazit** bleibt festzustellen, dass ein abgestimmtes und bewährtes Entwurfs- und Gestaltungsrepertoire zum „Leben mit der Ortsdurchfahrt“ vorhanden ist, das nur im Entwurf dynamischer Verkehrsanlagen – ins-

besondere in Orten mit Tourismusverkehr und stark unterschiedlichen Ganglinien der Verkehrsstärken im Normalverkehr und im Wochenendverkehr (vgl. Bild 18) – noch kleine Defizite aufweist.

2. Entwurfsmethodik für Ortsdurchfahrten

Die Weiterentwicklung der Entwurfsrichtlinien von normativen Richtlinien für verkehrlich ideale Regellösungen (1950er Jahre) zu argumentativen Empfehlungen für die maßgeschneiderte notwendige Verkehrsanlage im Einzelfall (seit Anfang der 1990er Jahre) erfordert jeweils die Abwägung einer Vielzahl von Nutzungsansprüchen an Straßenräume auf der Grundlage straßenräumlicher Analysen, differenziert nach homogenen Straßenraumabschnitten und unter Beachtung umfeldorientierter funktionaler Querbezüge (vgl. Bilder 3 und 4 in [27]).

Die abwägende Beurteilung der Entwurfsvarianten für die Straßenraumabschnitte erfolgt mit Kriterien aus den vier Zielfeldern Verkehr, Umfeld, Straßenraumgestalt und Wirtschaftlichkeit (anstatt der früheren zwei Zielfelder Verkehr und Wirtschaftlichkeit). Dabei scheuten sich die Richtlinienmacher auch nicht, in das Zielfeld „Straßenraumgestalt“ unter dem Spott mehr traditioneller Kollegen auch immaterielle, qualitative Teilziele wie „Anmut“ und „Schönheit“ aufzunehmen.

Als Ergebnis der damals neuen Forschungsarbeiten konnte fortan auch davon ausgegangen werden, dass die Kapazität innerörtlicher Fahrbahnen (fast) nicht von ihrer Breite abhängig ist und in der Regel auch größer ist als in der Vergangenheit angenommen wurde. Da Analoges für den Einfluss der Kraftfahrzeuggeschwindigkeit gilt, konnte die auf die Fahrbahn bezogene Einzelfahrzeugtrassierung mit vielen „angeschnittenen Häusern“ (Bild 1 oben) durch den auf einem städtebaulichen Ansatz beruhenden „Ganzheitlichen Straßenraumentwurf“ (Bild 1 unten) abgelöst werden, der statt des Fahrbahnbandes den Straßenraum insgesamt von Haus zu Haus betrachtet, auch Einengungen zugunsten der Bausubstanz akzeptiert und halböffentliche Flächen – wie Nischen und Toreinfahrten – einbezieht. Oberziel der Abwägung ist nun die **Sicherung oder Schaffung von Verträglichkeit der Nutzungsansprüche**



Abb.1: Von der Straßentrassierung zum ganzheitlichen Straßenraumentwurf [vgl. 23]

untereinander auf vorgegebenen Flächen und mit dem Umfeld. Dazu konnte das traditionelle Trennungsprinzip über die Quantifizierung von Verträglichkeitskriterien durch das Mischungsprinzip, das Verlagerungsprinzip und das telematikgestützte Entwurfsprinzip „zeitlich nacheinander auf der gleichen Fläche des Straßenraumes“ ergänzt werden. Gerade damit aber steht nun ein sehr differenziertes Entwurfs- und Strategie-repertoire für Ortsdurchfahrten zur Verfügung.

3. Entwurfs- und Gestaltungselemente für Ortsdurchfahrten

3.1 Überblick

Mit den EAHV 93 ist eine neue Kategorisierung von Ortsdurchfahrten eingeführt worden, die sich an der maßgebenden Funktion orientiert
 C = Verkehrsfunktion dominant,
 D = Erschließungsfunktion dominant,
 E = Aufenthaltsfunktion dominant,
 und die Lage im Raum (städtisch/ländlich) einbezieht (Bild 2). Besondere Probleme bereiten dabei in der Regel die Ortsdurchfahrten der Kategoriengruppe C, weil sie neben der dominanten Verkehrsfunktion (z. B. C II) auch intensiven Funktionen der Kategoriengruppen D und E (z. B. in Dorf- und Stadtkernen) gerecht werden müssen. Oft sind diese Straßen gleichzeitig auch Hauptverkehrsstraßen und Hauptgeschäftsstraßen eines Ortes. Rheinsberg wäre nach diesem Schema in die Kategoriengruppe D (ländlicher Raum) mit Ansätzen zur Kategoriengruppe C im Tourismusverkehr einzustufen. Nach dem Bau einer Ortsumgehung kann eine Ortsdurchfahrt in der Re-

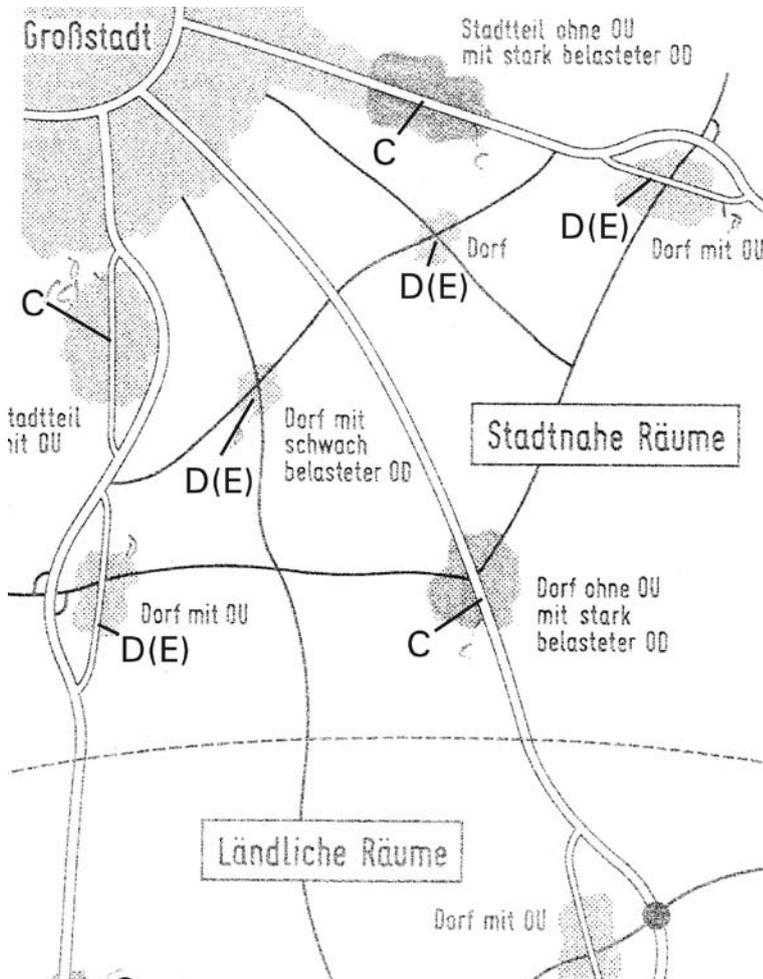


Abb.2: Kategorisierung von Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen und in Abhängigkeit von der Lage im Raum

gel von der Kategoriengruppe C zur Kategoriengruppe D zurückgestuft und damit konfliktfreier werden.

Als wesentliche Entwurfs-elemente unterscheiden die EAHV 93 [2]²:

- Durchgehende Fahrbahnen
- Vorgezogene Seitenräume
- Einengungen
- Fahrbahnverengungen an Engstellen
- Materialwechsel
- Inseln
- Park- und Ladeflächen im Straßenraum
- Radverkehrsanlagen
- Fußgängerverkehrs- und Aufenthaltsflächen
- Überquerungsstellen
- Strecken des öffentlichen Personennahverkehrs
- Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs
- Einmündungen von Erschließungsstraßen und Grundstückszufahrten
- Lage- und Höhenplanelemente
- Eckausrundungen
- Sichtfelder

³ Entwurfs-elemente mit aus damaliger Sicht wesentlichen Neuerungen sind durch einen großen Punkt gekennzeichnet.

⁴ Im Vortrag wurden insgesamt 12 Entwurfs-elemente mit textlichen und bildlichen Erläuterungen vorgestellt, von denen nachfolgend nur eine Auswahl dokumentiert ist.



Abb.3: Überbreite zweistreifige Straße (8,50 m) mit Mittenflexibilität (Hannover)



Abb.4: Einstreifig überbreite Richtungsfahrbahn (5,50 m) (Saarbrücken)



Abb.5: Vorher: Zweistreifig überbreite Ortsdurchfahrt (8,00 m) mit endendem Seitenraum



Abb.6: Nachher: Rückbau der Fahrbahn auf (5,50 m) Breite mit durchlaufendem Seitenraum

3.2 Darstellung einzelner Entwurfs-elemente³

3.2.1 Durchgehende Fahrbahnen

Im Vergleich zur Entwurfspraxis der 1950er bis 1970er Jahre enthält die neue Richtliniengeneration [1] [2] folgende Besonderheiten:

- Verzicht auf Regelquerschnitte und Ersatz durch situative Querschnitte mit wechselnden Nutzungen aufgrund einer dynamischen Mittenflexibilität (Linksabbiegen, Vorbeifahren, Überqueren) oder Randflexibilität (Fahren, Parken, Laden).
- Gezielte planerische Differenzierung der Fahrbahnbreiten nach den Querschnittsstrategien „einstreifig mit Aufweitungen“ (Wohnstraßen), „zwei-

streifig mit Einengungen“ (schwach belastete Hauptverkehrsstraßen) und „durchgehend zweistreifig“ (stark belastete Hauptverkehrsstraßen).

- Zulassung von Fahrbahnen mit Zwischenbreiten als überbreite zweistreifige Fahrbahnen (Bild 3) und als einstreifig überbreite Richtungsfahrbahnen (Bild 4).

- Reduktion breiter Fahrbahnen auf Standardfahrstreifenbreiten (> 2,75 m) zugunsten ausreichend breiter Seitenräume (Bilder 5 und 6).



Abb.7a: Engstelle zwischen Kirchhofmauer und denkmalgeschützter Scheune



Abb.7 b: Problemlösung durch eine einstreifige Fahrbahn an der baulichen Engstelle zwischen Kirchhofmauer und denkmalgeschützter Scheune (DTV ca. 5.000 Kfz/24 h)



Abb.8: Die Fahrbahnbreite läuft durch, der Rest ist Seitenraum

3.2.2 Einengungen

Einengungen sind symmetrische Entwurfselemente von 5,00 bis 10,00 m Länge und auf 4,75 m bis 5,50 m reduzierten Standardfahrbahnbreiten. Sie dienen zur Raumgliederung, zur Abschnittsbildung, als Überquerungshilfe und – wie vorgezogene Seitenräume – zur Verbesserung des Sichtkontaktes zwischen überquerenden Fußgängern und Kraftfahrern. Anwendbar sind sie auch an vierstreifigen Straßen ohne oder mit Mittelstreifen.



Abb.9: Die Seitenraumbreite läuft durch, der Rest ist Fahrbahn

3.2.3 Fahrbahnverengungen an Engstellen

Bauliche Engstellen waren in dörflichen Ortsdurchfahrten in der ferneren Vergangenheit ein häufiges Problem, das sehr oft zugunsten der Fahrbahn und auf Kosten der Gehbereiche gelöst wurde (Bild 8). Die neue Richtliniengeneration [1] [2] bietet demgegenüber mit den Fahrbahnverengungen bis herunter zu einstreifigen Fahrbahnen ($\geq 3,00$ m Breite) (Bild 7) neue Möglichkeiten an. Der alte Entwurfsgrundsatz „die Fahrbahn läuft in gleichbleibender Breite durch, der Rest ist Seitenraum“ (Bild 8) ist nun in vielen Fällen ersetzbar durch die Strategie „der Seitenraum läuft in einer Mindestbreite durch, der Rest ist Fahrbahn“ (Bild 9). In den RAST 06 [22] ist diese Sichtweise mit dem „Prinzip der städtebaulichen Bemessung“ noch perfektioniert worden.



Abb.10: Schlossbereich Höpfigheim mit einer Mischfläche und Fahrbahnverengungen

3.2.4 Materialwechsel

Lange und kurze Materialwechsel sind in die neue Richtliniengeneration als vollwertige Entwurfselemente neu aufgenommen worden.

Besonders bewährt haben sich zwischenzeitlich zur gestalterischen Anpassung an Stadt- und Dorfplätze die langen Materialwechsel mit Begrenzung der Fahrflächen durch Muldenrinnen, niedrige Borde, halbhohle Borde oder Bordrinnen. Die-



Abb.11: Schlossbereich Rheder mit einer Mischfläche in der Ortsdurchfahrt (zwischenzeitlich zurückgebaut)

se Materialwechsel sind bis zu einer Verkehrsbelastung von 1.000 Kfz/h problemlos anwendbar, wirken geschwindigkeitsdämpfend und sind mit Tempo 30 kombinierbar. Bild 10 zeigt einen dörflichen Schlossbereich mit einer Mischfläche, einem Stadttor als Engstelle und einer als korrespondierende Einengung gestalteten Bachbrücke, Bild 11 einen Schlossbereich mit zusammengehörenden Gebäuden auf beiden Seiten der als Mischfläche gestalteten Ortsdurchfahrt.



Abb.12: Rad-/Gehwegüberfahrt mit einer optisch (links) und fahrdynamisch (rechts) wirksamen Fahrbahnanhebung am Anschluss einer Tempo 30-Zone (Hannover)

3.2.5 Fahrbahnanhebungen

Fahrbahnanhebungen durch eine meist vorrangig optisch wirksame Teilaufpflasterung sind als Rad-/Gehwegüberfahrt bewährte Elemente für einmündende Quartierstraßen (Tempo 30-Zonen) (Bild 12). Im Haltestellenbereich von niederflurigen Stadtbahnen/Straßenbahnen werden sie in Kombination mit „Zeitinseln“ zunehmend als behindertengerechte Zugänge aus den Seitenräumen angewendet.



Abb. 13a: Geklebte Mittelinsel



Abb.13b: bauliche Mittelinsel (Hannover)

Nach den derzeitigen Erkenntnissen spricht nichts gegen Mittelinseln an Hauptverkehrsstraßen. Sie sind wichtige Überquerungshilfen (Bild 13), können auch überfahrbar ausgebildet werden (an Grundstückszufahrten) und benötigen eine Mindestbreite von 2,00 m bzw. 2,50 m bis 3,00 m bei Bepflanzung mit Bäumen. Die Fahrbahnbreite neben Mittelinseln kann in der Regel auf 3,00 bis 3,50 m (4,00 m bis 4,75 m bei Straßen des Militärgrundnetzes) reduziert werden. In Ortseinfahrtbereichen von Dörfern und Kleinstädten sind Mittelinseln wirksame Elemente der Geschwindigkeitsdämpfung [17], sofern sie als eine Art Pfropfen (Bild 14) zu einer Fahrbahnverschwenkung führen.



Abb.14: Mittelinsel als „Pfropfen“ in der Ortseinfahrt



Abb.15: Zu schlanke Mittelinsel mit geringer Geschwindigkeitsdämpfung in einer Ortseinfahrt

3.2.7 Park- und Ladeflächen im Seitenraum

Von den Neuerungen zum Parken und Laden sind für Kleinstädte und Dörfer insbesondere die Möglichkeiten der Mehrfachnutzung interessant, die sich durch die Zulässigkeit von Park- und Ladeflächen in Seitenräumen neu ergeben haben.



Abb.16: Gestalterisch in den Seitenraum integrierte fahrbahnahe Parkstände



Abb.17: Parken hinter Geh- und Radwegen in einem Dorfanger

Auch gestalterisch gut in Straßenräume integrierbar und regelmäßig anwendbar sind nunmehr fahrbahnahe Park- und Ladestände (Bild 16), Parkstände hinter Rad- und Gehwegen (Bild 17) und Parken und Laden ohne Flächenzuweisung.

4. Ausblick

Meinen Ausblick widme ich der Stadt Rheinsberg und ihrer Ortsdurchfahrt. Wenn man Theodor Fontane Glauben schenken könnte („wir liegen außerhalb des großen Verkehrs und der kleine Verkehr kann nichts bessern“), müssten eigentlich alle verkehrlichen Probleme nachrangig sein. Aber Touristen des 21. Jahrhunderts reisen nicht mehr wie Theodor Fontane und sie gehen in großer Anzahl antizyklisch auf die Städte und ihre Sehenswürdigkeiten nieder (Bild 18). Deshalb lautet mein Rat, den Tourismusverkehr nicht durch harte bauliche Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt bewältigen zu wollen. Funktionale und gestalterische Verbesserungen im Bereich Marktplatz-Schlossstraße-Mühlenstraße sind denkbar und sinnvoll, sollten aber als statische Entwurfsmaßnahmen auf den werktäglichen Normalverkehr ausgerichtet sein. Demgegenüber erfordert der in seiner Stärke und dem Auftrittszeitpunkt schwer zu prognostizierende Tagestourismus mit seiner dynamischen Ganglinie auch dynamische, flexible und anpassungsfähige Maßnahmen, die neben den bereits angedachten Verlagerungsstrategien (Randparkplätze!) überwiegend im Bereich be-

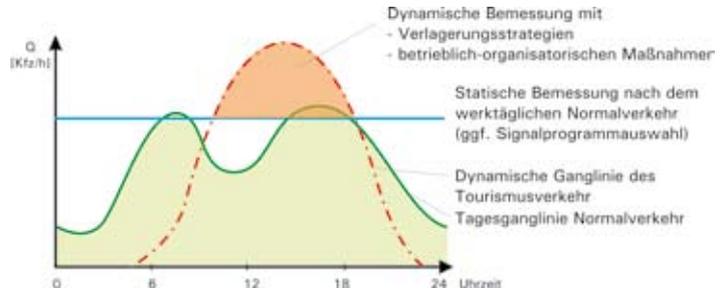


Abb.18: Denkbare Reaktionen auf die unterschiedlichen Ganglinien des Normal- und des Tourismusverkehrs

trieblich-organisatorischer Maßnahmen gesucht werden sollten. Insgesamt wird Rheinsberg auf Dauer mit der Ortsdurchfahrt – egal ob als Bundesstraße oder als Landesstraße – leben müssen und können, wenn über die ergänzenden Maßnahmen und ihre Finanzierung möglichst bald ein breiter kommunaler Konsens gefunden werden kann.

5. Literaturhinweise

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85. Ausgabe 1985, berichtigter Neudruck 1995
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen EAHV 93. Ausgabe 1993
- [3] Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr in NRW
Großversuch Verkehrsberuhigung in Wohngebieten. Schlussbericht der Beratergruppe, Kirschbaum Verlag, Bonn 1979
- [4] Minister für Landes- und Stadtentwicklung in NRW [MLS]
Ruhiges Wohnen – Sichere Straße. Ergebnisse des Landeswettbewerbes 1983, Heft 9 der Reihe „MLS informiert“, Düsseldorf 1984
- [5] Kroner, I. Umweltsoziologie – eine Projektstudie zur Wohnfunktion des Dorfes.
Beiträge zur funktionsgerechten Gestaltung der Dörfer, herausgegeben vom Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Umwelt und Forsten, Baden-Württemberg, Stuttgart 1982

- [6]
Haller, W., Schnüll, R.
Empfehlungen zum Entwurf von Dorfstraßen. Beiträge zur funktionsgerechten Gestaltung der Dörfer, herausgegeben vom Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Umwelt und Forsten, Baden-Württemberg, Stuttgart 1982 (Kurzfassung in: Straße und Autobahn 32 (1981), Heft 5, S. 175 bis 182)
- [7]
Haller, W., Schnüll, R.
Gestaltung von Ortsdurchfahrten kleiner Orte und Dörfer: Ein Werkbericht. Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau, Universität Hannover 1984
- [8]
Alrutz, D., Haller, W., Schnüll, R.
Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleinen Städten – Analyse und Dokumentation von Entwurfs- und Gestaltungsmaßnahmen. Heft 487 der Schriftenreihe „Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik“, herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr, Bonn 1986
- [9]
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau
Eichenauer, K., v. Winning, H.-H., Streichert, E.
Wohnstraßen der Zukunft – Verkehrsberuhigung zur Verbesserung des Wohnumfeldes. Bonn 1976
- [10]
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau
Verkehrsberuhigung – Ein Beitrag zur Stadterneuerung. Heft 03.071 der Schriftenreihe „Städtebauliche Forschung“ des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn 1984
- [11]
Eichenauer, M., v. Winning, H.-H., Streichert, E.
Planungsfibel zur Verkehrsberuhigung. Heft 03.090 der Schriftenreihe „Städtebauliche Forschung“ des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn 1982
- [12]
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau
Eichenauer, M., v. Winning, H.-H., Streichert, E.
Stadtverkehr im Wandel. Bonn 1986
- [13]
Bundesanstalt für Straßenwesen
Erfahrungsbericht über Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen. SchrR „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr“ der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 73, Bergisch Gladbach 1989
- [14]
Deutscher Städtetag, Kiepe, F.
Tempo 30-Materialien zur Verkehrsberuhigung in den Städten. DST-Beiträge zur Wirtschafts- und Verkehrspolitik, Reihe F, Heft 7, Köln 1989
- [15]
Schnüll, R., Albers, A., Haller, W., Kortenhaus, T.
Städtebauliche Integration von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen – Maßnahmenuntersuchung und Empfehlungen. Heft 03.118 der Schriftenreihe „Städtebauliche Forschung“ des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn 1984
- [16]
Schnüll, R., Bode, K.-R., Haller, W., Lange, J.
Verkehrliche Untersuchungen zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten kleiner Orte und Dörfer. Teil 1: Mischflächen und Engstellen. Teil 2: Entwurfsempfehlungen für Ortsdurchfahrten dörflich und städtisch geprägter Orte. Heft 519 der Schriftenreihe „Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik“, herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr, Bonn 1990
- [17]
Lange, J.
Geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung von Ortseinfahrten kleiner Orte und Dörfer. Heft 568 der Schriftenreihe „Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik“, herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr, Bonn 1990
- [18]
Geschwindigkeitsreduzierung auf Ortsdurchfahrten – Ein Versuch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Ergebnisse – Empfehlungen 1991. Heft 1/91 der Reihe „Das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen informiert“, Düsseldorf 1991

[19]
Diekmann, H., Haller, W., Janssen, J.,
Schnüll, R., Straube, E.
Neubau von Ortsumgehungen und
Rückbau von Ortsdurchfahrten als
Maßnahmenbündel. Veröffentlichun-
gen des Instituts für Verkehrswirt-
schaft, Straßenwesen und Städtebau,
Universität Hannover, Heft 8, Hanno-
ver 1987.

[20]
Bundesministerium für Raumord-
nung, Bauwesen und Städtebau, für
Verkehr, für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit
Forschungsvorhaben Flächenhafte
Verkehrsberuhigung – Folgerungen
für die Praxis. Bonn 1992

[21]
Forschungsgesellschaft für Straßen-
und Verkehrswesen
Empfehlungen zur Straßenraumge-
staltung innerhalb bebauter Gebiete
ESG 87/96. Köln 1987/96.

[22]
Forschungsgesellschaft für Straßen-
und Verkehrswesen
Richtlinien für die Anlage von Stadt-
straßen RAST 06 (in Bearbeitung)

[23]
Ministerium des Innern und für Sport,
VSVI Rheinland-Pfalz und Saarland
„Ortsgerechter Straßenbau“ – ein Bei-
trag des Ingenieurs im Rahmen der
Dorferneuerung. Mainz 1987

[24]
Innenministerium Baden-Württem-
berg: OD-Leitfaden zur Gestaltung
von Ortsdurchfahrten in Dörfern und
kleinen Städten. Heft 1 der Schriften-
reihe der Straßenbauverwaltung
Baden-Württemberg, Stuttgart 1988

[25]
Durth, W.
Planung und Gestaltung von Orts-
durchfahrten – Leitfaden der Hes-
sischen Straßen- und Verkehrsverwal-
tung zum Ortsgerechten Straßenbau.
Teil I: Methodische und inhaltliche
Grundlagen. Teil II: Beispielsamm-
lung. Wiesbaden 1997

[26]
Sächsisches Staatsministerium für
Wirtschaft und Arbeit
Leitfaden zur Planung von Ortsdurch-
fahrten. Heft 4 der Schriftenreihe der
sächsischen Straßenbauverwaltung,
Dresden 1996

[27]
Ministerium für Stadtentwicklung,
Wohnen und Verkehr in Branden-
burg, OD-Leitfaden Brandenburg
2001. Potsdam 2001

Leben mit der Ortsdurchfahrt - Anforderungen und Rahmenbedingungen aus der Sicht der Innenstadtentwicklung

Rita Wernecke¹

Ziel der Stadtsanierung ist es seit Beginn der Städtebauförderung im Jahr 1991, die städtischen verfallsbedrohten Problemquartiere in ihrer Substanz und Funktion zu stabilisieren. In aller Regel sind diese Problemquartiere die Innenstädte mit historischer Bausubstanz und Nutzungen, die besonders empfindlich auf Störungen und Belastungen reagieren. Solche Belastungen können Gewerbe- oder Verkehrsimmissionen sein, aber auch Flächen- und Infrastrukturengpässe, Stadtbilddefizite usw. Daher ist es notwendig, nicht nur physische Probleme zu beseitigen (z. B. Bausubstanzschäden), sondern auch, die Rahmenbedingungen so zu verändern, dass die genannten Belastungen als Quelle für neue Problementwicklungen reduziert werden.



Abb 1: Ortsdurchfahrt Rheinsberg

Verkehrsbelastungen sind ein besonders komplexes Thema für die Stadterneuerung, da sie auch mit örtlichen Zielkonflikten belastet sind: Der Verkehr wird auch gebraucht, die Erschließung der Quartiere muss gesichert sein und Alternativtrassen sind oft schwer zu realisieren. Andererseits gilt in den meisten Städten, dass die Aufgabenverteilung die Mitwirkung weiterer Ebenen, insbesondere der Baulastträger Landkreis und Land, erfordert. Hieraus ergeben sich ggf. weitere Zielkonflikte. Beispielsweise kann der Anspruch auf einen zügigen Verkehrsfluss im Bundesstraßennetz den örtlichen Beruhigungswünschen entgegen stehen. Auch können technische Vorgaben der Bundes- und Landesrichtlinien die örtliche Gestaltungsfreiheit stark beschränken.

Gelingt es nicht, solche Zielkonflikte zu bewältigen, verschärfen sich ggf. die Funktionsprobleme in den Stadterneuerungsgebieten. In diesen Fällen

droht ein weiterer Verlust empfindlicher Nutzungen mit gravierenden Folgen für die Bausubstanz, das Stadtbild usw. Besondere Sorgen machen diesbezüglich die Wohn- und Gewerbefunktion an den Hauptstraßen. Hier sind die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung durch den fortschreitenden demographischen Wandel und die durch einen starken Strukturwandel gekennzeichnete Wirtschaftsentwicklung schon bedenklich genug.



Abb 2: Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße (in Eberswalde)

Ein Fortdauern der Verkehrsprobleme in den Innenstädten kann keineswegs im Bundes- und Landesinteresse sein, denn die Erneuerung und Stärkung der Innenstädte ist ein zentrales Politikziel. Deutlich wird dies angesichts der Summe von etwa 2 Mrd. € eingesetzter Städtebaufördermittel im Land Brandenburg. Der Erfolg dieser Förderpolitik würde durch eine ausbleibende Lösung der vorhandenen Probleme mit dem Durchgangsverkehr in Frage gestellt.

Eine konsequente Trennung von Durchgangs- und Lokalverkehr ist allerdings auch aus Sicht der Stadtentwicklungspolitik immer seltener der nahe liegende Lösungsweg. Hierbei spielen auch Bedarfsfragen und ökologische Gesichtspunkte eine Rolle: Landesweit scheinen die wichtigsten Ortsumgehungen gebaut zu sein. Aus stadtentwicklungspolitischer Sicht ist ein Plädoyer für kleine Lösungen naheliegender. Vorbild für weitere städtische Initiativen kann hierbei das „Wittstocker Modell“ sein: In Wittstock erfolgte ein innerstädtischer Trassentausch mit dem Ergebnis der Verlagerung von zwei Landesstraßen aus der Kernstadt. Für den Durchgangsverkehr bedeutet dies, ggf. innerörtliche Umwege in Kauf nehmen zu müssen,

¹ Rita Wernecke, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, Leiterin des Referates 21

damit empfindliche Stadtbereiche entlastet werden können.

Abgesehen von einigen Ausnahmen ist anzunehmen, dass die verbleibenden Ortsdurchfahrten im Bundes- und Landesstraßennetz meist solche mit verkehrlich untergeordneter Bedeutung sind. Hier müsste deshalb die Suche nach einem auch der Verkehrsbedeutung entsprechendem Kompromiss leichter fallen als im Hauptnetz. Positiv zu bewerten ist die wachsende Sensibilität bei der Straßenbauverwaltung im Hinblick auf den Umgang mit städtebaulichen Fragen, die verstärkt zu berücksichtigen sind.

Wo Ortsdurchfahrten bleiben werden, gilt, dass so viele kommunale Belange wie möglich ins Planungsverfahren einzubringen sind. Die Städtebauförderung bietet dabei für kommunale Planungsmaßnahmen Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen des Fördergegenstands B.1. der Förderrichtlinie zur Stadterneuerung. Die kommunale Sicht darf dabei nicht nur gestalterische Fragen umfassen, sondern auch

- Fragen der Straßenraumfunktion und -gestaltung,
- Fragen der Netzgestaltung (Queerungsverkehr, nicht motorisierte Verkehre),
- Fragen der Emissionsminderung (ruhiger, langsamer Verkehrsfluss) und
- Fragen der Verkehrslenkung der Ziel- und Quellverkehre (z. B. Besucherverkehre mit Parkleitsystem abfangen)

Die Straßenbaulastträger sind aufgefordert, den spezifischen kommunalen Belangen möglichst entgegenzukommen und vorhandene technische Regelwerke maximal zugunsten individuell tragfähiger Lösungen auszulegen. Die Entscheidung des Baulastträgers zum Verbleib einer Ortsdurchfahrt bedeutet auch, eine bewusste Entscheidung gegen eine aus verkehrlicher Sicht optimierte Lösungsvariante (wie die schnelle DIN-gerechte Umgehungsstraße) und damit die Inkaufnahme einer für den Durchgangsverkehr suboptimalen Lösung. Insbesondere gilt, dass Anforderungen an die Flüssigkeit und Geschwindigkeit des Verkehrs in den Innenstädten hinten angestellt werden müssen: Verkehrssicherheit und städtebauliche Belange - vor allem die

Belange der vorhandenen Nutzungen im Immissionsbereich der Ortsdurchfahrt - müssen hingegen im Vordergrund stehen.



Abb 3: Ortsdurchfahrt Oranienburg (B 273) vor dem Umbau

Die Bund-Länder-Städtebaufördermittel stehen für die Gestaltung der Seitenbereiche in kommunaler Baulast zur Verfügung. Die Förderrichtlinie zur Stadterneuerung bietet hierbei auch die Möglichkeit zur Finanzierung ggf. anfallender städtebaulicher oder denkmalpflegerischer Mehraufwendungen. Auch die Neuordnung des Ziel- und Quellverkehrs kann Aufgabe der Städtebauförderung sein. Beispiele für Altstadtrand Parkplätze in Templin, Rheinsberg, Wittstock und anderen Städten stehen für diese Lösungsansätze.

Der Erfahrungsaustausch zwischen den Städten wird auch künftig wichtig sein, um Lösungswege diskutieren zu können. Dazu können künftig auch weitere Veranstaltungen des MIR beitragen, die Themen im Schnittpunkt der Aufgaben von Stadtentwicklung und Verkehr ansprechen.

Shared Space für Rheinsberg ?!

Integriertes Verkehrs- und Städtebaukonzept Rheinsberg unter besonderer Berücksichtigung des Durchgangsverkehrs²

Christoph Dieck, Heinz Nagler, Herbert Stadt, Christoph Wessling ⁹

Shared Space heißt die aktuelle Debatte um ein Neues Miteinander der Verkehrsteilnehmer in Innenstädten kleiner Städte im Rahmen des gleichnamigen EU-Projektes. Ein Pilotprojekt hierzu wird auch in der friesischen Kleinstadt Bohmte durchgeführt.³ Shared Space, frei übersetzt der geteilte Raum, meint die gleichberechtigte Nutzung der öffentlichen Räume der Stadt durch alle Personen und ist eine wesentliche Grundeigenschaft städtischen Daseins. Nur dort wo Raum vielfältig und multifunktional genutzt wird, kann Urbanität entstehen. Damit ist Shared Space eine gängige Grundeigenschaft der Stadt. Nicht beantwortet ist damit jedoch die Frage, wie das Miteinander der verschiedenen Personen und Mehrfachnutzungen innerhalb eines schützenswerten historischen Stadtgrundrisses wie des von Rheinsberg organisiert werden können.

Die Verkehrsentwicklungsplanungen der Moderne gingen von einer strikten Trennung der verschiedenen Verkehrsarten aus. Shared Space Projekte probieren, vergleichbar mit beruhigten Mischverkehrsflächen, das Gegenteil dazu, nämlich die Selbstorganisation der verschiedenen Verkehrsteilnehmer im gemeinsamen Raum.

Die Planungen für Rheinsberg seit der Deutschen Vereinigung sahen die Einrichtung einer Innenstadtumfahrung vor, was der Logik einer verstärkten Trennung der Verkehrsarten folgt. Diese Umfahrung wird jedoch aufgrund der bestehenden mäßigen Verkehrsbelastungen landesplanerisch nicht unterstützt und ist damit unrealistisch. Shared Space im Sinne des genannten EU-Projektes ist mit der erforderlichen Integration der Ortsdurchfahrten der Landesstraße 15 und der Bundesstraße 122 in die Stadtstruktur von Rheinsberg sowie aufgrund der historisch bedeutenden Straßenräume nicht angemessen. „Shared Space für Rheinsberg?!“ steht hier als Titel für eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer und für eine Organisation der Straßenräume, die die klassische Gliederung in Gehweg, Fahrbahn und Platzräume aufnimmt und die städtebaulichen und verkehrsplanerischen Anforderungen integriert löst. Die für Rheinsberg er-

arbeitete Konzeption enthält deshalb Aussagen zu Netzergänzungen innerhalb des bestehenden Stadtkörpers, zur Abschnittsbildung entlang der Ortsdurchfahrten sowie zur gestalterischen Präzisierung und Strukturierung der bedeutenden Platzräume der barocken Stadtanlage. Ferner werden detaillierte Lösungsvorschläge zur Ausbildung der Kreuzungsbereiche dargestellt und Konzeptvorschläge zum Radverkehr, zum ruhenden Verkehr, zu Verkehrsleitsystemen sowie zum weiteren barrierefreien Ausbau der Stadt unterbreitet.

Anlass und Ziel

Die Festlegung des Landes Brandenburg, für Ortsdurchfahrten mit geringem Verkehrsaufkommen (DTV < 10.000) auf absehbare Zeit keine Ortsumfahrungen zu bauen, war der Anlass, im Rahmen der Tagung „Leben mit der Ortsdurchfahrt“ den Folgen dieser Entscheidung nachzugehen. Die Stadt Rheinsberg steht dabei exemplarisch für viele betroffene Kommunen. Deshalb wurde im Sinne eines Pilotprojektes von der Arbeitsgruppe Nagler/Stadt die hier zusammengefasste integrierte Entwicklungskonzeption erarbeitet.

Seit Mitte der 1990er Jahre wurde in Rheinsberg die Einrichtung einer Umgehungsstraße verfolgt und allen bisherigen Stadtentwicklungskonzeptionen zugrunde gelegt. Mit der Feststellung, dass für Rheinsberg eine Ortsumfahrung unrealistisch ist, muss jetzt das Ziel erreicht werden, die Ortsdurchfahrten so zu gestalten und zu organisieren, dass sie in die Stadt verträglich integriert sind, damit auch gleichzeitig eine weitere städtebauliche Aufwertung der Kernstadtbereiche erfolgen kann. Die vorliegende Konzeption enthält Aussagen zur Abschnittsbildung entlang der Ortsdurchfahrten, zur gestalterischen Präzisierung und Strukturierung der bedeutenden Platzräume der barocken Stadtanlage sowie Vorschläge zu Netzergänzungen innerhalb des bestehenden Stadtkörpers, die gleichzeitig auch wichtige Innerstädtische Entwicklungsbereich erschließen. Ferner werden detaillierte

¹ Christoph Dieck, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl Städtebau und Entwerfen, BTU Cottbus / Prof. Dipl. Ing. Heinz Nagler, Lehrstuhl Städtebau und Entwerfen, BTU Cottbus / Prof. Dr. Herbert Stadt, Fachgebiet Verkehrswesen, Fachhochschule Potsdam / Christoph Wessling, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl Städtebau und Entwerfen, BTU Cottbus

² Kurzfassung zur gleichnamigen Studie und ergänzte Ausformulierung der Vorträge von Christoph Dieck und Christoph Wessling während der Tagung

³ Vgl. Hartmut H. Topp: Brauchen wir in schrumpfenden Regionen noch neue Straßen? - Oder andere Straßen?, Cottbus / Potsdam 2008 (in dieser Broschüre)

Lösungsvorschläge zur Ausbildung der Kreuzungsbereiche in der Altstadt dargestellt und Konzeptvorschläge zum Radverkehr, zum ruhenden Verkehr, zu Verkehrsleitsystemen sowie zum weiteren barrierefreien Ausbau der Stadt unterbreitet. Schwerpunkt der Bearbeitung ist die Herausstellung und Abstimmung eines neuen Verhältnisses zwischen motorisiertem und sonstigem Verkehr in der Kernstadt von Rheinsberg und die damit eröffneten Optionen für eine Verbesserung der Straßen- und Platzräume in diesem Bereich. Die hier dargestellte Kurzfassung der Konzeption gibt die Ergebnisse der Planung im Dezember 2007 wieder und ist damit eine erweiterte Fassung der Vorträge von Christoph Wessling und Christoph Dieck⁴ zum Planungsstand während der Tagung.



Abb. 1: Schloss Rheinsberg und Schlosstheater am Grienericksee⁵



Abb. 2: Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 122 in Rheinsberg / Berliner Straße, südlicher Innenstadtrand

Planungsgrundlagen

Die Besonderheiten der Stadtstruktur und der Stadtentwicklung von Rheinsberg prägen auch die Situation und die Entwicklungsoptionen der Verkehrsführung in der Stadt. Die Lage am Grienericksee hat zu einer einseitig radial ausgerichteten Verkehrs- und Siedlungsstruktur geführt. Die weitere Ausdehnung der Stadt erfolgte entlang der regionalen Verbindungsstraßen. Dabei wurden topographische Besonderheiten wie die Niederungsbereiche des Rhinluchs und des Negepfuhls am südlichen und am nordöstlichen Altstadtrand weitgehend von

der Siedlungsentwicklung ausgespart. Ebenso unterblieb auch die Entwicklung eines zusammenhängenden äußeren Erschließungsnetzes, weshalb alle Hauptstraßen ausschließlich auf den Stadtkern ausgerichtet und dort untereinander verknüpft sind.



Abb. 3: Stadtplan vor dem Brand von 1740
Quelle: Gottfried Wilhelm Wolff nach Carl Wilhelm Hennert; Rheinsberg, Stadtplan vor dem Brand von 1740; 1777, in: Denkmaltopographie 2003, S. 99

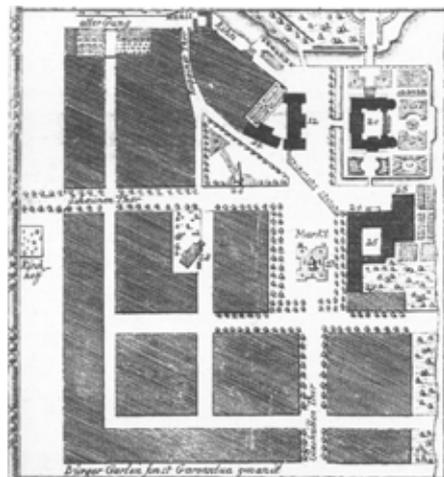


Abb. 4: Stadtplan nach dem Wiederaufbau; 1777
Quelle: Gottfried Wilhelm Wolff nach Carl Wilhelm Hennert; Rheinsberg, Stadtplan nach dem Wiederaufbau; 1777, in: Denkmaltopographie 2003, S. 103

Der mittelalterliche Stadtgrundriss war durch den Anger in Nordwest-Südost-Ausrichtung, dem Kirchhof nördlich davon und dem Bereich des Schlosses geprägt. Nach einem verheerenden Stadtbrand im Jahr 1740 erfolgte der Wiederaufbau der Stadt nach barockem Grundmuster. Der Baumeister Georg Wenzeslaus von Knobelsdorff (1699 - 1753) legte der rechteckigen Neuanlage der Stadt die Nord-Süd-Ausrichtung des Schlosses zugrunde. Aus den drei Ordnungssystemen Schloss, Stadt und Kirche wird nun eine barocke Residenzstadt, die in Gänze durch die Ordnung des Schlosses dominiert wird. Dabei wer-

⁴ Dieck, Christoph und Wessling, Christoph: Integrierte Verkehrs- und Städtebauentwicklungskonzeption für die Innenstadt von Rheinsberg ... , Schwerpunktthema 1: Straßennetz- und Stadtentwicklung, Schwerpunktthema 2: Funktionen und Gestaltung öffentlicher Räume, unveröffentlichte Vorträge der Tagung „Leben mit der Ortsdurchfahrt“, Rheinsberg 2006

⁵ Alle Photos des Vorliegenden Beitrages: Lehrstuhl Städtebau und Entwerfen, BTU Cottbus

den die städtischen öffentlichen Räume (Anger, jetzt Marktplatz sowie Kirchplatz mit Kirche) als auch die vom Stadtbrand verschonte mittelalterliche Baustruktur der Mühlenstraße in das orthogonale Raster integriert. Eine erste urkundliche Erwähnung der Burg und des ‚Flecken Rheinsberg‘ liegen für 1335 vor. Das Rheinsberger Wasserschloss, errichtet ab 1566 im Renaissance-Stil an der Stelle einer mittelalterlichen Festung, wurde 1734 vom Kronprinzen Friedrich (Friedrich II.) weitgehend umgestaltet. Nach der Schenkung der Herrschaft Rheinsberg von Friedrich II. an seinen Bruder Heinrich lässt dieser nach 1744 Schloss und Parkanlage, später auch verstärkt die Stadt und deren Straßen und Plätze, ausbauen. Neben dem Schloss ist die Platzfolge des Markt-, Triangel- und Kirchplatzes das



Abb. 5: Überlagerung der mittelalterlichen Stadtstruktur vor und nach dem Stadtbrand
Quelle: Städtebaulicher Rahmenplan; Sanierung historischer Stadtkerne Rheinsberg; Rheinsberg 2003, Mit Nachbearbeitung der öffentlichen Platzräume



Abb. 6: Rheinsberg 1883, Topographische Karte im Maßstab 1 : 10.000 (im Original)

herausragende stadtbildprägende Element von Rheinsberg. Hierbei erfahren die städtischen Plätze im Laufe der Jahrhunderte eine stetige Funktionswandlung. So entsteht der Triangelplatz unter Carl Wilhelm Hennert (1739 - 1800) erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Hennert wandelt den rechteckigen Reitplatz des Schlosses in einen dritten städtischen Platz, welcher in dreieckiger Form Markt- und Kirchplatz verbindet und die diagonale Ausrichtung des alten Angers aufnimmt. Ebenso wandelt sich die Rolle des Kirchplatzes (vom Kirchhof zum heute städtischen Platz) als auch die des Marktplatzes (vom Exerzierplatz über den bürgerlichen Platz mit Pavillon zum heutigen grünen Platz).

Seit 1998 ist Rheinsberg nunmehr ein staatlich anerkannter Erholungs-ort mit hohem kulturellem Wert. Die Stadt hat 5.005 Einwohner, ist Grundzentrum und Verwaltungssitz der Gesamtgemeinde mit 17 Ortsteilen und insgesamt 9.198 Einwohnern.⁶ Seit 1993 erfolgten umfangreiche Maßnahmen der Stadtsanierung, wobei jedoch die Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten der Bundes- und Landesstraße in der Hoffnung auf eine Ortsumfahrung weitgehend ausgeklammert blieben. Für die Integration der Ortsdurchfahrten ist auch das von der Stadt erklärte Ziel der Erlangung des Kurortstatus eine wesentliche Herausforderung. Das historische und kulturelle Erbe (Tucholsky, Friedrich II. und Heinrich, Knobelsdorff), die herausragenden Kulturgüter der Stadt (Schloss, Schlosspark, Theater, Musikakademie, Altstadt mit ihren historischen Plätzen und der Uferpromenade) sowie die einzigartige Verknüpfung von Stadt und Kulturlandschaft bilden die touristischen Anziehungspunkte, welche die Stadt seit den 1930er Jahren zu einem traditionellen Ausflugs- und Erholungs-ort machen.

Die größten Defizite der Stadt Rheinsberg bestehen hinsichtlich der Ortsdurchfahrten und der dadurch beeinträchtigten öffentlichen Räume in der Altstadt. Die L 15 in Ost-West-Richtung zwischen Wittstock und Fürstenberg/Havel sowie die B 122 in Nord-Süd-Richtung zwischen Wesenberg (Mecklenburg-Vorpommern / B 198) und Lindow (B 167) durchqueren den barocken Stadtkern und bilden innerhalb des Stadtgebietes das Netz der Hauptverkehrsstraßen. Im Jahr 1995 wurden am Marktplatz im

⁶ Angaben für das Jahr 2002, vgl. Instara, Flächennutzungsplanung Rheinsberg, Bremen 2003



Abb. 7: Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 122 in Rheinsberg / zwischen Schloss und Marktplatz



Abb. 8: Ortsdurchfahrten von Rheinsberg

Übergang zur Schlosstraße die höchsten Verkehrsbelastungen mit rund 4.800 Kfz/24h ermittelt. Bezogen auf die Querschnitte der Ortseinfahrten betrug der Anteil des Durchgangsverkehrs dabei 27 % und 33 % (je Richtung), bezogen auf die Gesamtzahl aller Fahrten jedoch nur rund 10 %. Der Lkw-Anteil lag bei 5,5 % und 7,8

% (je Richtung), der Anteil der großen Lkw (Lastzüge) betrug dabei rund 20 % des gesamten Lkw-Verkehrs. In der Zeit zwischen 18:00 und 6:00 Uhr verkehren hingegen kaum Lkw. Ähnlich hohe Belastungen wie in der Schlosstraße wurden für die Berliner Straße südlich der Einmündung der Rheinstraße festgestellt. Die Belastungen der

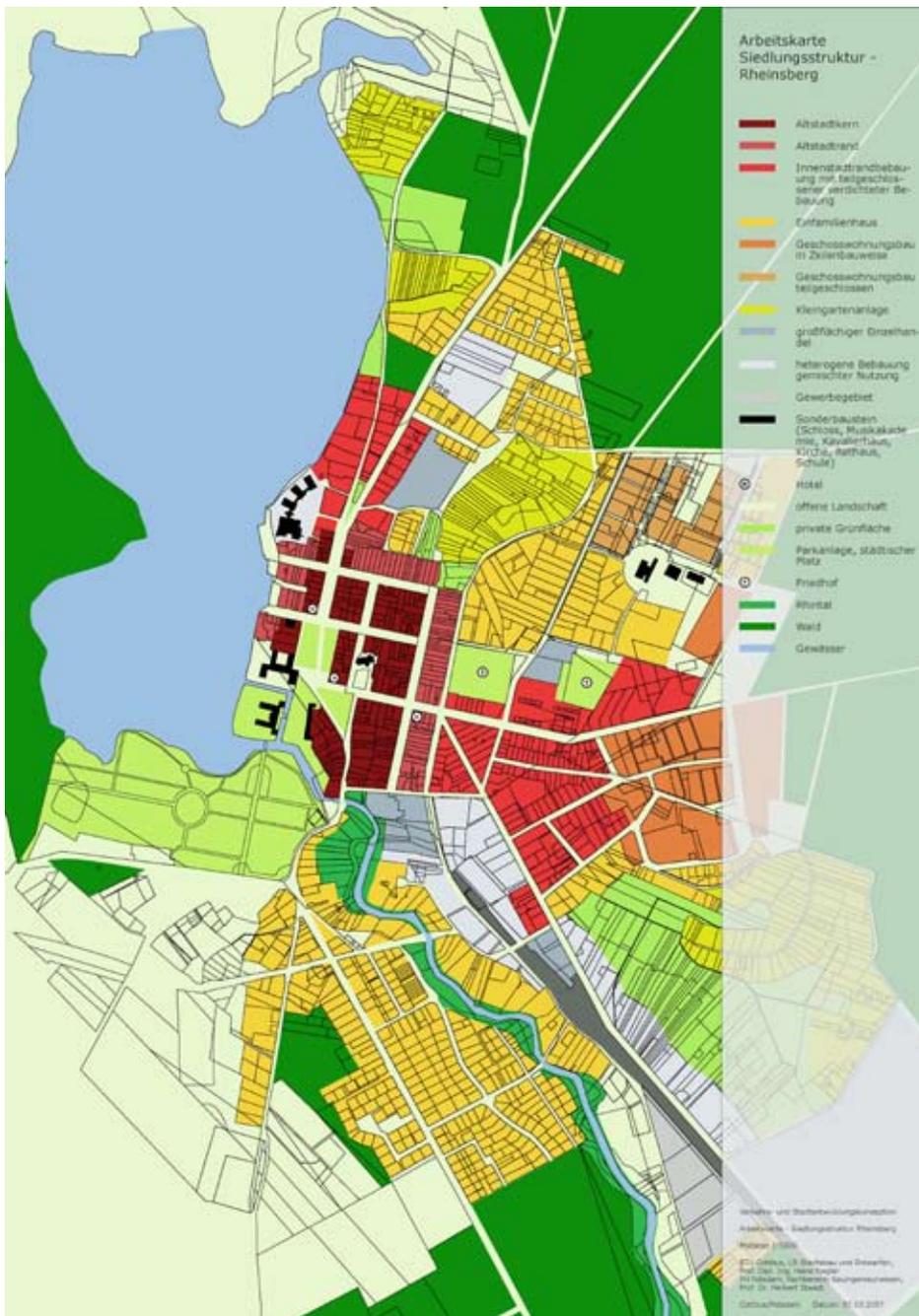


Abb. 8: Stadtfeldtypologien von Rheinsberg, Maßstab im Original: 1 : 5.000

anderen klassifizierten Straßen lagen mit rund 3.000 bis 3.500 Kfz/24h deutlich niedriger. 1995 wurde davon ausgegangen, dass der motorisierte Individualverkehr bis zum Jahr 2005 um über 70 % zunimmt. Aktuelle Verkehrserhebungen zeigen jedoch, dass die Verkehrsbelastungen in der Kernstadt sich kaum verändert haben.⁷ Bei einer Verkehrsbelastung von knapp 5.000 Kfz/24h ist seitens des Landes die Realisierung einer Ortsumgehung nicht zu erwarten. Gleichwohl stellt der Durchgangsverkehr eine starke empfundene Belastung für die Stadt als auch für die Bewohner dar, die ernst genommen werden muss. Deshalb sind die Lösungen für die Verkehrsproblematik der Stadt Rheinsberg in der Integration des Durchgangsverkehrs zu suchen. Da-

bei ist eine bessere Gestaltung und Organisation des Verkehrs als auch der öffentlichen Räume insgesamt erforderlich.

Leitlinien für die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung

Als Grundlage für die Konzeption einer integrierten städtebaulichen und verkehrlichen Betrachtung der Entwicklung von Rheinsberg werden Leitlinien zur generellen städtebaulichen Entwicklung aufgestellt. Diese werden in den weiteren Schritten in Bezug auf die Integration des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt sowie die Entwicklung des Straßennetzes konkretisiert.

⁷ vgl. Merkel Ingenieur Consult, Verkehrsgutachten Rheinsberg, Konzeption für die Änderung der Verkehrsführung im Bereich der Mühlenstraße in Rheinsberg, Vorher- /Nachheruntersuchung, Erläuterungsbericht zur Durchführung des Probebetriebes zur Einrichtung einer Engstelle im mittelalterlichen Bereich der Mühlenstraße / L 15 im August 2007, Potsdam 2007

Leitlinien zur generellen städtebaulichen Entwicklung

Die Stadt, das Schloss und der Schlosspark bilden eine städtebauliche Einheit. Die historischen Bauensembles der barocken Altstadt, der mittelalterlichen Altstadtbereiche der Mühlenstraße, des Schlosses und des Schlossparks als auch die verknüpfenden Stadträume des Kirch-, des Triangel- und des Marktplatzes sowie der Uferpromenade bilden das Gesamtkunstwerk Rheinsberg.

Die Abfolge der öffentlichen Räume bildet das Rückgrat der städtebaulichen Entwicklung. Die städtischen Räume (Hafen mit Uferpromenade, Marktplatz mit Triangel- und Kirchplatz, Schlossstraße) und die landschaftlichen Räume (Schlossvorhof, Schlosspark) stehen in direktem räumlichem Zusammenhang, der mit der Einrichtung eines Kurparks mit integrierten Erholungs- und Freizeiteinrichtungen im Süden der Stadt fortgesetzt werden soll.

Kurstadt als Zukunft. Die angestrebte Erlangung des Kurstadtstatus für Rheinsberg ist ein vorrangiges Entwicklungsziel. Die Integration des Durchgangsverkehrs, die Sanierung der Altstadt und die Erneuerung der öffentlichen Räume sowie die Stadtentwicklungsmaßnahmen am Innenstadtrand sollten auch auf dieses Ziel ausgerichtet werden. Dies beinhaltet auch den weiteren Ausbau der Stadt nach barrierefreien Standards.

Leitlinien zur Integration des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt

Der Verkehrsraum leitet sich aus dem Stadtraum ab. Die öffentlichen Räume der Innenstadt sind entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion für die Stadt zu gestalten. Hierbei werden die Funktionen und Anforderungen der Verkehrsräume, insbesondere hinsichtlich der Fahrbahnen, gegen die Belange der öffentlichen Räume abgewogen. Dies betrifft vor allem die Ortsdurchfahrten der Bundes- und Landesstraßen. Ziel ist eine Integration der Straßen in das Stadtbild und die Anforderungen der Stadt. **Die Verteilung der Flächen berücksichtigt alle Verkehrsteilnehmer gleichrangig.** Die planerische Abwägung der Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (vom Schwerlastverkehr bis zum Fußgänger) folgt dem Prinzip der Gleichberechtigung und ist nicht am motorisierten Verkehr als vorrangigem

Maßstab orientiert. Das Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer soll so organisiert werden, dass Verantwortung durch gegenseitige Rücksichtnahme entsteht. **Der Durchgangsverkehr hat sich der Stadt und deren Nutzern anzupassen.** Die ungeschützten Verkehrsteilnehmer sind maßgeblich für die Geschwindigkeit und das Verhalten der motorisierten Verkehrsteilnehmer. Eine Bundes- oder Landesstraße im Kernbereich ist hinsichtlich ihrer Aufteilung des Verkehrsraumes, ihrer Verkehrsorganisation sowie ihrer Gestaltung und Materialität als städtisch eingebundene Straße zu behandeln.

Leitlinien zur Entwicklung des Straßennetzes

Straßennetzergänzungen sind Stadtentwicklung. Sie dienen nicht nur der Verkehrsführung, sondern sie prägen auch die städtebauliche Entwicklung. Die Planungen und Maßnahmen zur Verkehrsentwicklung sollen als integrierte Vorhaben der Stadtentwicklung behandelt werden. **Die Verkehrsführung prägt die Stadtstruktur.** Eine weitere Straßenverbindung Richtung Norden sollte auch den Innenstadtrand in diesem Bereich definieren und prägen. Eine Umfahrung im Süden soll in direktem Zusammenhang mit dem Ausbau der Kureinrichtungen in diesem Bereich stehen und hier den Übergang zur offenen Kulturlandschaft prägen. Diese Straßen sind in ihrer Charakteristik als Stadtstraßen mit eigener „Straßenpersönlichkeiten“ auszubilden. **Das Straßennetz soll flexibel nutzbar sein.** Das innerstädtische System soll Flexibilität hinsichtlich der Verkehrsführung ermöglichen, um für verschiedene Anforderungen (Sperrung der zentralen Plätze für besondere Aktivitäten, saisonal bedingte Veränderungen der Verkehrsarten und Verkehrsbelastungen) die Einrichtung einer alternativen oder dynamischen Verkehrsführung zu ermöglichen.

Städtebaulich - verkehrliches Entwicklungskonzept der Stadt Rheinsberg

Der Übersichtsplan der Konzeption zeigt die einzelnen, jeweils integriert bearbeiteten, Konzeptbereiche. Die verbesserte Integration der Ortsdurchfahrten soll im Zusammenhang mit der weiteren Aufwertung des Altstadtbereiches und der öffentlichen Räume

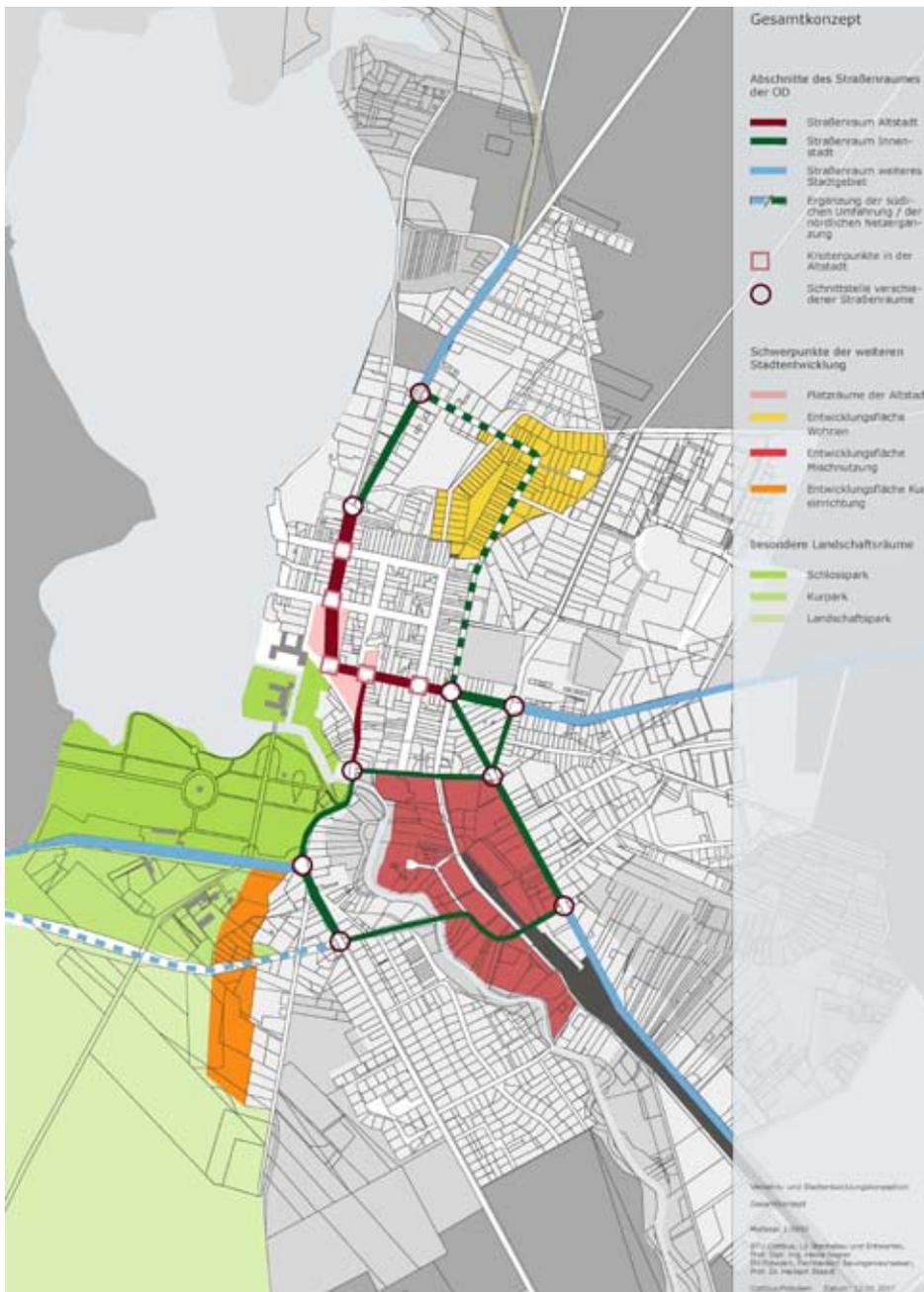


Abb. 9: Städtebaulich verkehrliches Entwicklungskonzept der Stadt Rheinsberg / Übersichtsplan der Gesamtkonzeption, Maßstab 1:5.000 im Original

sowie einer darauf bezogenen Abschnittsbildung der Ortsdurchfahrten im Zuge einer gesamträumlichen Betrachtung erfolgen. Die Schaffung von alternativen Verkehrsführungen durch Straßennetzergänzungen im nördlichen und südlichen Stadtbereich, eine generelle Verbesserung des Miteinanders der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und die konsequente Fortführung des barrierefreien Ausbaus sind dabei unabdingbar.

Verkehrsintegration kann nur durch ein Maßnahmenbündel erfolgen

Ergänzend zu den bereits erfolgten Sanierungsmaßnahmen in der Rheinsberger Altstadt ist die Erneuerung der zentralen Platzräume des Triangel- und des Marktplatzes vorrangige Aufgabe. Um Schlosspark, Schloss, Uferpromenade, Altstadt sowie die Schlossstraße besser in Beziehung zu



Abb. 10: Detail Materialkonzept Übergang Schlossstraße/Königsstraße M. 1:100, im Original



Abb. 10: Abschnittsbildung und Straßenraumgestaltung im Bereich Altstadt, Grundrissausschnitt M 1:200

setzen, sollen im Zusammenhang mit der Erneuerung der Plätze die entsprechenden Straßenabschnitte der Ortsdurchfahrten der B 122 und der L 15 erneuert werden. Pflasterungen sind im Zuge von Bundes- und Landesstraßen nur bedingt möglich. Daher sollen die Kreuzungssituationen innerhalb der Altstadt sowie der Abzweig der

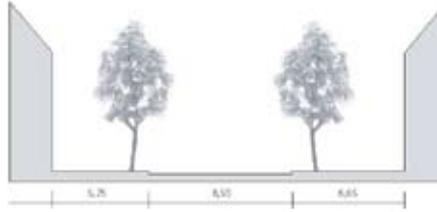


Abb. 11: Abschnittsbildung und Straßenraumgestaltung im Bereich Altstadt, Schnitt M 1:200



Abb. 11: Triangelplatz, Konzeptvorschlag: Verkehrsführung der Landesstraße über östlichen Straßenarm

Bundesstraße vor dem Rheinsberger Schloss in gesägtem Großpflaster ausgeführt werden. Zudem soll die Mühlenstraße in ihrem mittelalterlichen Stadtbereich zwischen Schlossstraße und Rhinstraße in gesägtem Großpflaster ausgeführt werden. Die Führung der L 15 im Bereich des Triangelplatzes soll über den östlichen Arm der Mühlenstraße geführt werden. Dadurch wird der Triangelplatz in einen stärkeren räumlichen Zusammenhang mit dem Schloss und dem Marktplatz gestellt. Für den Vorbereich des Schlosses bietet sich somit die Möglichkeit einer zusammenhängenden Freiflächengestaltung, welche nicht vom motorisierten Verkehr geprägt ist. Außerdem wird durch den damit zu realisierenden orthogonalen Abzweig zwischen östlicher Mühlenstraße und Schlossstraße eine Entschleunigung des Durchgangsverkehrs und eine Verbesserung der Fußgängerquerung der L 15 erreicht.

Mit diesen Maßnahmen im Verlauf der Bundesstraße wird dem Prinzip Rechnung getragen, dass die Gestaltung der Verkehrsräume aus der städtebaulichen Situation abgeleitet wird und hier der Zusammenhang der zentralen öffentlichen Räume von Rheinsberg und die Verknüpfung der wichtigsten städtischen Situationen im Vordergrund der Überlegungen steht, nicht eine standardisierte Trassierung der Bundes- und Landesstraße.

Die Erneuerung der zentralen Platzräume hat absoluten Vorrang

Die weitere Erneuerung des Markt- und des Triangelplatzes soll sich an den historischen Gestaltungen des 18. Jahrhunderts von Knobelsdorff und Hennert orientieren, dabei aber ebenso die weitere Entwicklungsgeschichte der Plätze bis heute einbeziehen. Das heißt, die Grundordnung der Raumdefinition, der Baumpflanzungen und der Prägung als zum Teil grüne Plätze ohne durchgängige Pflasterung soll entsprechend der historischen Vorbilder beibehalten bzw. wieder aufgenommen werden. Weitere Entwicklungsstufen seit der Anlage der Plätze wie der ehemalige Eiskeller unter dem Triangelplatz, der aus einer Umgestaltung aus dem 19. Jahrhundert resultierende leicht diagonale Verlauf der Straße über den Marktplatz oder herangewachsene Großbäume außerhalb der historischen Ordnung sollen in die Neugestaltung einbezogen werden. Für Baumpflanzungen wird beispielsweise das Konzept einer sukzessiven Wiederherstellung der historischen Ordnungen verfolgt. Konkret bedeutet das die Orientierung der Neupflanzungen an der historischen Baumordnung bei gleichzeitiger Integration der inzwischen außerhalb dieser Ordnung gewachsenen Großbäume. Durch den Verzicht auf das Nachpflanzen abgängiger Bäume außerhalb der historischen Ordnung ist eine schrittweise Rückgewinnung des historischen Raumbildes möglich. Darüber hinaus muss die Neugestaltung selbstverständlich den heutigen Anforderungen und Bedürfnissen an diese öffentlichen Räume gerecht werden. Die Konzeption schlägt für die Neugestaltung des Markt- und des Triangelplatzes insgesamt nur einen Rahmen und eine Grundordnung vor. Darauf aufbauend ist ein entsprechendes Verfahren (Gutachterverfahren o. ä.) zur Findung der konkreten gestalterischen Lösung vorzusehen.

Durchgängiges Materialkonzept für die Straßenräume der Altstadt

Im Einklang mit der weiteren Sanierung der zentralen öffentlichen Räume von Rheinsberg wird ein durchgängiges Materialkonzept für alle Straßenräume der Altstadt vorgelegt. Ausgangspunkt hierfür sind die bereits erfolgten Sanierungsmaßnahmen der Straßen und Seitenbereiche. Ebenso bereits saniert sind die Randbereiche der zentralen Platzräume, die nicht unmittelbar von den Ortsdurchfahrten berührt werden.

Für die Fahrbahnen wird der Einsatz von Großpflaster vorgeschlagen. Einzige Ausnahme bilden die durchgehende Bundesstraße (Königsstraße/Schlossstraße: Ausführung in aufgethelltem Asphalt mit Pflasterungen der Kreuzungsbereiche aus gesägtem Großpflaster) und der Bereich der L 15 im Verlauf der Mühlenstraße (Ausführung in gesägtem Großpflaster). Für die Seitenbereiche wird die Fortführung des Ausbaus entsprechend den bereits sanierten Bereichen vorgeschlagen. Dieser sieht die mittige Einordnung einer Granitplatte mit einem Ober- und Unterstreifen aus Feldstein vor. Zur Verbreiterung der glatten Lauffläche wird die Granitplatte durch schmale Streifen aus gespaltenem Feldstein flankiert.



Abb. 12: Triangelplatz, Baumpositionen Idealposition nach Hennert-Plan, M. 1 : 1.000 im Original



Abb. 13: Triangelplatz, Baumpositionen Konzeptvorschlag, M. 1 : 1.000 im Original



Abb. 14: Marktplatz mit westlicher Randbebauung und Durchführung der Bundesstraße 122



Abb. 15: Sanierter Kirchplatz



Abb. 16: Marktplatz, Baumpositionen Idealzustand nach Knobelsdorffplanung, M. 1 : 2.000 im Original

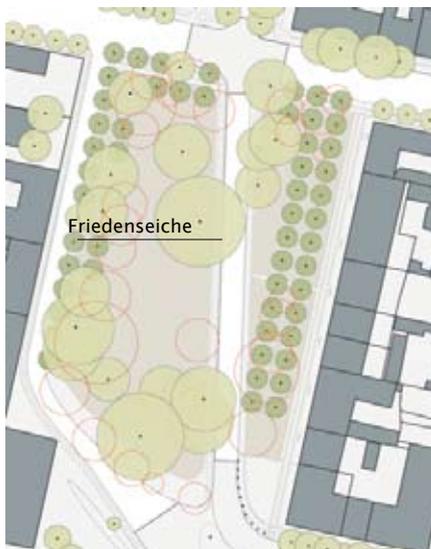


Abb. 17: Marktplatz, Baumpositionen Konzeptvorschlag, M. 1 : 2.000 im Original



Abb. 20: Tucholskystraße, sanierter Bereich



Abb. 21: Seestraße, bisher nicht saniert



Abb. 22: Materialkonzept Variante 2 (Vorzugsvariante) M 1:1000 im Original

Insgesamt ist es hierbei von besonderer Bedeutung den historischen Charakter der Altstadt zu bewahren, eine durchgängige Erscheinung und Gestalt der öffentlichen Räume herzustellen und den für den zukünftigen Kurortstatus bedeutenden barrierefreien Ausbau gestalterisch zu integrieren.



Abb. 19: Neupflasterung am westlichen Rand des Marktplatzes

Mühlenstraße – Einrichtung einer Engstelle und Pflasterung mit gesägtem Pflaster im Zuge einer Landesstraße

Der oben erwähnte Umbau der Mühlenstraße soll auf Grund der Überschneidung von historischer und verkehrstechnischer Bedeutung als Initialprojekt durchgeführt werden. Die Mühlenstraße ist der einzige noch erhaltene Straßenzug aus der Zeit vor dem großen Stadtbrand von 1740. Zugleich erfolgt über diesen Abschnitt die Führung der Landesstraße 15. Als Initialprojekt ist sie besonders geeignet, da hier noch keine Sanierungsmaßnahmen durchgeführt wurden, eine Erneuerung auch aus tiefbautechnischen Gründen dringend erforderlich ist und sie mit der Lage am Triangelplatz auch ein wesentlicher Teil der zentralen öffentlichen Räume von Rheinsberg ist. Zu berücksichtigen ist dabei die mittelfristige Option, die Landesstraße als Ortsdurchfahrt aus der Mühlenstraße herauszunehmen und auf eine ortseingebundene Stadtkernentlastungsstraße zu verlagern. Hierauf wird noch nachfolgend im Zusammenhang der vorgeschlagenen Netzergänzungen eingegangen. Kurzfristig ist jedoch eine Erneuerung mit Beibehaltung der Klassifizierung als Landesstraße erforderlich.



Abb. 23: Mühlenstraße, mittelalterlicher Teil

Entsprechend der historischen Bedeutung sieht das Konzept vor, die Fahrbahn der Mühlenstraße als Teil der Altstadt in Großpflaster auszuführen. Um der verkehrstechnischen Bedeutung zu entsprechen und Lärmemissionen sowie Erschütterungen für die Bewohner und die angrenzende Altbauung zu vermeiden oder gering zu halten, soll diese Pflasterung in gesägter Qualität ausgeführt werden. Eine weitere Herausforderung besteht darin, die Mühlenstraße im Profil so zu gestalten, dass sie einerseits für die nächsten Jahre die Ortsdurchfahrt der Landesstraße aufnehmen kann, andererseits jedoch nach Verlagerung der Landesstraße 15 auf die südliche Entlastungsstraße eine hohe Gestaltungs- und Benutzungsqualität als einfache Erschließungsstraße aufweist, ohne nochmals umgebaut

zu werden. In erster Linie bedeutet das die generelle Verbreiterung der Seitenbereiche und die Reduktion der Fahrbahnbreite (besonders im südlichen Bereich) auf ein Mindestmaß. Vorgeschlagen wird deshalb die Einrichtung einer Engstelle von 4,75 Meter Breite im südlichen Abschnitt der Mühlenstraße, wodurch Bus- und Lkw-Verkehr im Begegnungsfall aufeinander warten müssen. Für den weiteren Verlauf ist ein Fahrbahnquerschnitt mit einer Breite von 6,0 Metern vorgesehen. In der Folge weisen die Gehwege eine Mindestbreite von 2,0 Metern auf. Der nordöstliche Gehweg erfährt mit der Verbreiterung auf über 5,0 Meter nahezu eine Verdopplung.

Die besondere Bedeutung des Straßenabschnittes hat es ermöglicht, dass die zuständigen Verkehrsplaner des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung und des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg für diesen Umbau ihre Zustimmung signalisiert haben, auch wenn im Zuge von Landesstraßen Pflasterungen und Engstellen in der Regel nicht vorgesehen sind.

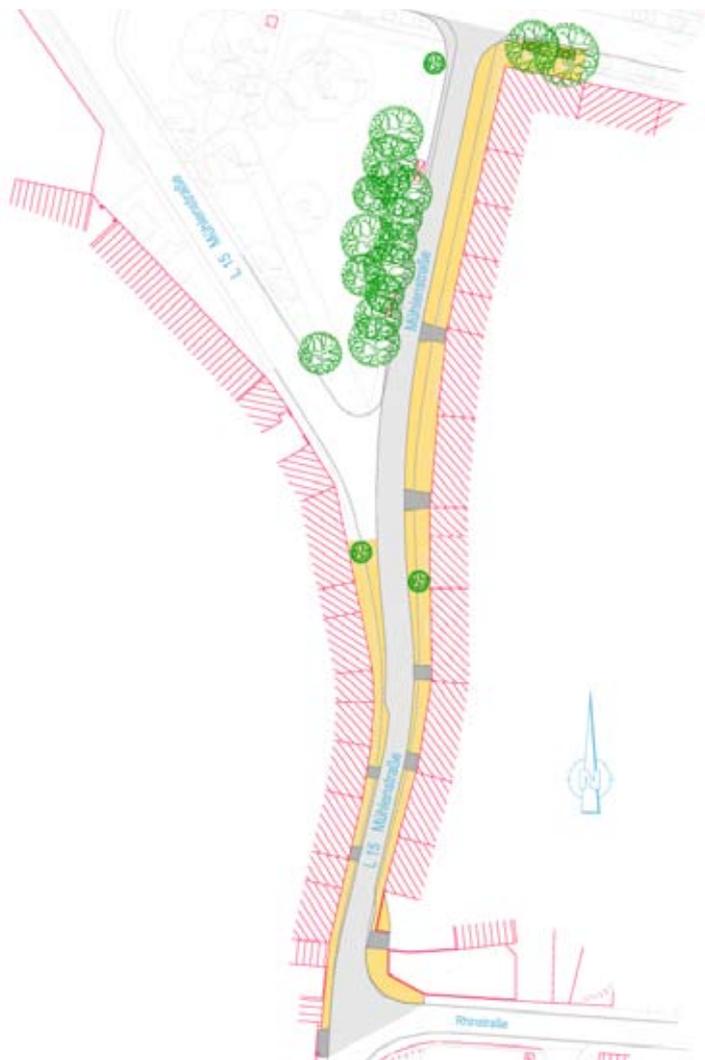


Abb. 24: Variante 2: Mühlenstraße mit Engstelle, Lageplan, M 1:250 im Original

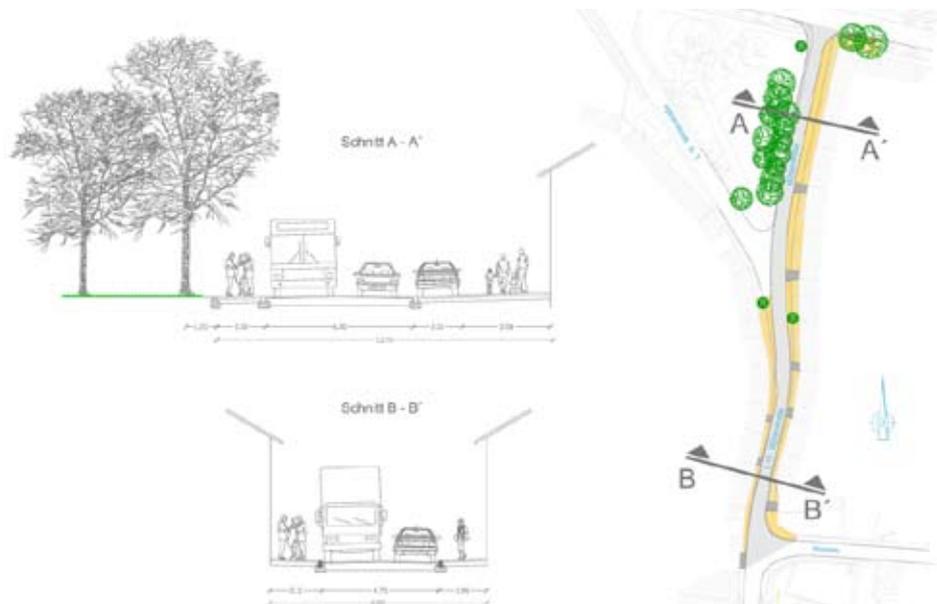


Abb. 25: Variante 2: Mühlenstraße mit Engstelle, Schnitt , M 1:250 im Original

Abschnittsbildung - Durchgangsstraßen als räumlich integrierte Elemente

Die Integration der Ortsdurchfahrt in die Stadtstruktur von Rheinsberg bezieht sich nicht nur auf den Altstadtbereich. Auch in ihrem weiteren Verlauf ist ein besseres Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer herzustellen. Hierzu gehört – analog zu den Ausführungen zur Altstadt – auch die Abstimmung des Straßenprofils und der Straßengestaltung mit der jeweiligen städtebaulichen Situation. Durchgangsstraßen werden also nicht als standardisierte Verkehrsstraßen, sondern als stadträumlich integrierte Elemente begriffen. Sowohl hinsichtlich der Aufenthaltsqualität, der stadträumlichen Qualität als auch hinsichtlich der Erkennbarkeit unterschiedlicher Situationen für den Durchfahrenden ist die Ausbildung unterschiedlicher Sequenzen, so genannter Straßenabschnitte, von besonderer Bedeutung. Im Sinne dieser Abschnittsbildung wurden für die Ortsdurchfahrten von Rheinsberg entsprechend der jeweiligen städtebaulichen Lage drei Abschnittstypen gebildet: der Bereich der Altstadt, der Bereich der Innenstadt sowie das weitere Stadtgebiet bis zu den Ortseingängen. Kriterien zur Einteilung in diese Abschnitte sind die Breite des gesamten Straßenraumes, die Anordnung der Bäume sowie die Fahrbahnbreite und deren Materialität, die Geschlossenheit der Bebauung, die Lage der Bebauung auf dem Grundstück sowie die Nutzung der Gebäude und Grundstücke.

Während beispielsweise für den Bereich der Altstadt und den der weiteren Innenstadt Tempo 30 vorgesehen sind

und hier der Radverkehr überwiegend auf der Fahrbahn geführt wird (siehe unten „Verkehrsintegration ist ein dynamischer Prozess mit vielen Aufgabenfeldern“), soll im Bereich des weiteren Stadtgebietes weiterhin Tempo 50 gelten. Der Radverkehr kann dort auf einem Radweg im Seitenbereich geführt werden. Die Übergänge zwischen den verschiedenen Abschnitten sollten gestalterisch besonders herausgearbeitet werden. Dies kann, wie oben erläutert, durch Pflasterung besonderer Kreuzungspunkte der Altstadt und des Altstadtrandes erfolgen. Möglich sind auch gestalterische Elemente wie Baumpflanzungen oder architektonische Objekte. Notwendige Verkehrsinseln sollten dabei nicht nur als Querungshilfen, sondern ebenso als Gestaltungselemente zur Gliederung der Straßenabschnitte begriffen werden.

Die besondere Herausforderung liegt in der Bildung von räumlich differenzierten Abschnitten bei gleichzeitiger Durchgängigkeit und Kontinuität der Materialität der Straßenräume.

Altstadturnfahrungen sollten ein- gebundene Erschließungsstraßen sein

Obwohl für Rheinsberg keine Ortsumfahrung mehr vorgesehen wird, sind Straßennetzergänzungen innerhalb des bestehenden Siedlungskörpers möglich und sinnvoll. Hiermit kann eine teilweise Entlastung des Altstadtbereichs vom Durchgangsverkehr erreicht werden. Zugleich besteht bei einer Sperrung der Altstadt für besondere Anlässe die Option einer dynamischen Verkehrsführung. Realistisch ist die Einrichtung zusätzlicher Stra-

ßen jedoch nur, wenn dadurch auch wesentliche Impulse für die Stadtentwicklung erreicht werden können und diese Straßen auch Erschließungsfunktionen für innere Stadtentwicklungsflächen übernehmen können. In Rheinsberg soll dies durch eine neue Verknüpfung bestehender Straßen im nordöstlichen Stadtraum und die damit ermöglichte Anlage eines neuen Wohngebietes erfolgen. Die einzurichtende Netzergänzung soll als Haupterschließungsstraße angelegt werden. Die Nutzung als Ausweichtrasse für besondere Anlässe ermöglicht eine höhere Flexibilität innerhalb des Straßensystems. Die Realisierung dieses Vorhabens steht aber noch unter dem Vorbehalt einer weiteren Prüfung durch eine vertiefende Planung einschließlich Abstimmung mit den Betroffenen. Für den Südraum wird zurzeit eine Netzergänzung über den Rhinhöher Weg geprüft, über die auch die klassifizierte Landesstraße 15 geführt werden soll. Damit wäre dauerhaft die oben erläuterte Verkehrsreduzierung in der altstädtischen Mühlenstraße möglich.

Mit beiden Straßennetzergänzungen würden die wichtigsten Innenentwicklungspotentiale von Rheinsberg erschlossen und aktiviert. Zudem wird mit diesen beiden Straßenzügen eine klare Grenze des Innenstadtrandes hergestellt. In der Abwägung gegenüber einer äußeren Umgehungsstraße ist der Nutzen von eingebundenen Altstadtumfahrungen im Hinblick auf die Stadtentwicklung wesentlich höher, die räumlichen Eingriffe hingegen sind ungleich geringer.



Abb. 26: Zusammenschau der Ortsdurchfahrten und der Netzergänzungen



Abb. 27: Städtebaulich - verkehrliches Konzept Negepeuhl auf Grundlage von Variante 5, Maßstab 1 : 2.000 im Original

Verkehrintegration ist ein dynamischer Prozess mit vielen Aufgabenfeldern

Zur besseren Integration des motorisierten Verkehrs in die Stadtentwicklung von Rheinsberg gehören auch Maßnahmen zum Radverkehr, zum ruhenden Verkehr und zu Verkehrsleitsystemen.

Für eine Verbesserung des Radverkehrsnetzes als auch für die Berücksichtigung unterschiedlicher Bedürfnisse der Radfahrer wird auf das Prinzip der verstärkten und verbesserten Rücksichtnahme der einzelnen Verkehrsteilnehmer aufeinander gesetzt. So soll der Radverkehr innerhalb der Bereiche Altstadt und Innenstadt sowie auf allen weiteren Erschließungsstraßen jenseits der Bundesstraße generell auf der Straße geführt werden, da hier entweder Tempo 30 vorgeschrieben ist oder das Verkehrsaufkommen recht gering ist. Dem erhöhten Sicherheitsbedürfnis älterer Radfahrer soll dahingehend entgegengekommen werden, dass das Radfahren in der Innenstadt auf allen Gehwegen unter der Einschränkung der Rücksichtnahme auf die Fußgänger zugelassen wird. Auch hier heißt also Verkehrsintegration mehr Miteinander und mehr multifunktionale Flächennutzung als strenge Funktionstrennung und Reglementierung – eben „Shared Space für Rheinsberg“.

Inzwischen übliche Maßnahmen wie die Mehrfachnutzung von Parkierungsflächen, beispielsweise von Betriebs- oder Geschäftsparkplätzen außerhalb der Geschäftszeiten, stellen eine sinnvolle Ergänzung der öffentlichen Parkplätze dar.

Die Verkehrsleitsysteme sind hinsichtlich ihrer Quantität und des In-

formationsgehaltes zu überprüfen. Vorrangig sind hier die Entfernung überflüssiger Schilder und eine einheitliche Gestaltung von Hinweisschildern erforderlich. Die Einrichtung eines einfachen dynamischen Leitsystems für die Umfahrung des Altstadtkerns wird im Zuge der Realisierung der Netzergänzungen notwendig.

Verkehrsaufkommen, Verkehrsverhalten und die Wahl der Verkehrsmittel sind ein dynamischer Prozess, auf den immer wieder flexibel reagiert werden muss. Viele Belange oder Maßnahmenbereiche der Stadtentwicklung sind hier zuständig. Um so wichtiger ist es, Straßenräume so zu gestalten und auszulegen, dass veränderte Bedingungen integriert werden können, ohne dass jeweils der Stadt- und Verkehrsraum umgebaut werden muss. Maßgebend für den Ausbaustandard sind dabei nicht die maximale Belastung oder Benutzungsgröße, sondern die städtebaulichen Kriterien unter Berücksichtigung einer alltäglichen Benutzung.

Fazit / Modell und Modellprojekt Rheinsberg

Für Rheinsberg hat die Ausarbeitung und Abstimmung dieses integrierten Verkehrs- und Städtebaukonzeptes gezeigt, dass auf der Basis grundlegender Betrachtungen und Diskussionen von Bedingungen und Möglichkeiten der Städtebau- und Verkehrsentwicklung, sowohl mit den verantwortlichen Planern und Politikern als auch mit den betroffenen Bürgern, integrierte Lösungsansätze möglich sind, die nicht den traditionellen Wegen und Gewohnheiten folgen. Genannt seien als Beispiel die Netzergänzung im Norden sowie die Neugestaltung der Mühlenstraße. Nach intensiver Diskussion der städtebaulichen und verkehrlichen Belange war es möglich, dass der Bauausschuss von Rheinsberg der weiteren Prüfung der dargestellten Netzergänzung im Zuge der Poststraße und des Kölpinweges als Vorzugsvariante zugestimmt hat. Hierbei haben auch Mitglieder zugestimmt, die als Anwohner direkt betroffen wären, jedoch nach ganzheitlicher und integrierter Betrachtung der Erfordernisse und Möglichkeiten überzeugt waren, dass diese Variante die beste Lösung für Rheinsberg sei. Ebenso kontrovers und noch nicht endgültig entschieden laufen die Diskussionen zum Umbau der Mühlenstraße mit der Engstelle. Auch hier ließ sich bei einer ausführ-

lichen öffentlichen Erörterung die Mehrheit der Anwesenden überzeugen, dass Veränderungen dringend erforderlich sind und die Entwicklungsperspektiven der Stadt mit einer Neugestaltung der Straße entlang der Wohnbebauung verbessert werden. Zur Mühlenstraße sowie zu den vorgeschlagenen Pflasterungen der wichtigsten Kreuzungspunkte ist auch bemerkenswert, dass die integrierte Betrachtung es hier möglich gemacht hat, dass die Träger der Landes- und Bundesstraße ihre Zustimmung zu einem entsprechenden Umbau signalisiert haben, obwohl diese Maßnahmen nicht den üblichen Standards für Landes- und Bundesstraßen entsprechen. Die als Planungsgrundsatz formulierte Leitlinie der Ableitung des Verkehrsraumes aus dem Stadtraum beziehungsweise die von Prof. Topp vorgetragene Forderung nach der Ausbildung von Straßen entsprechend des Genius Loci konnten hier angewendet werden.

Für Rheinsberg bleibt zu hoffen, dass das vorliegende Konzept in seinen Grundzügen sowie in möglichst vielen Details Schritt für Schritt umgesetzt und weiterentwickelt wird und der begonnen Diskurs über die Integration des Verkehrs in die städtebauliche Entwicklung seine Fortsetzung findet. Unabdingbar dafür ist die Selbstverpflichtung der Stadt Rheinsberg auf die beschriebenen Maßnahmen als Handlungsgrundlage für die konkrete Umsetzung. Damit verbunden ist die Erwartung, dass Rheinsberg Modellprojekt für die Integration von Ortsdurchfahrten in Brandenburg wird und die hier gemachten Erfahrungen auch für weitere betroffene Städte aufgearbeitet werden. Eine integrierte Betrachtungs- und Arbeitsweise, also das Zusammenwirken von Städtebauern und Verkehrsplanern, von Stadt- und Verkehrsentwicklung in Planung und Bauausführung ist die wichtigste Herausforderung dafür. Das Ergebnis muss nicht „Shared Space“ im Sinne von Bohme sein. Das Beispiel der Stadt Rheinsberg zeigt, dass andere örtliche Bedingungen auch immer ein anderes Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer hervorbringen können.



Heinz Nagler, BTU Cottbus
Herbert Staadt, Fachhochschule Potsdam

Cottbus / Potsdam
Dezember 2007