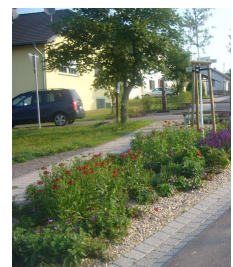
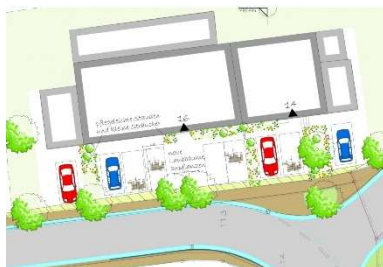


Straßenraumgestaltung

im Zuge von Ortsdurchfahrten im Eifelkreis Bitburg-Prüm
- Ein Beitrag zur Baukultur Eifel und zur Innenentwicklung

Gestalterische Planungsbegleitung beim Straßenbau

Handlungskonzept für **Kommunen und Straßenplaner**



Inhalt

Anlass	4
Vorgehensweise und Ablauf der Planung	5
Ganzheitlicher Ansatz	6
Grundlagen für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten	7
Dorfgerechter Straßenbau	8
Gestaltungsschwerpunkt: Ortseingang.....	8
Gestaltungsschwerpunkt: verkehrsberuhigende Maßnahmen	9
Fahrbahnteiler symmetrisch	12
Fahrbahnteiler asymmetrisch	13
Beidseitige Fahrbahneinengung versetzt, mit oder ohne Überquerungshilfe	13
Engstelle	14
Einseitige Fahrbahneinengung.....	14
Gestaltungsschwerpunkt: Platzbereich	15
Gestaltungsschwerpunkt: Linienführung	17
Gestaltungsschwerpunkt: Merkzeichen.....	19
Gestaltungsschwerpunkt: Blickachsen / Endpunkte	20
Gestaltungsschwerpunkt: Kreuzungsanschlüsse	22
Gestaltungsschwerpunkt: Durchgrünung	23
Gestaltungsschwerpunkt: ruhender Verkehr, private und öffentliche Parkplätze	26
Gestaltungsschwerpunkt: Sicherheit und Barrierefreiheit.....	28
Vorbildfunktion	29
Quellen- und Bildnachweis	30

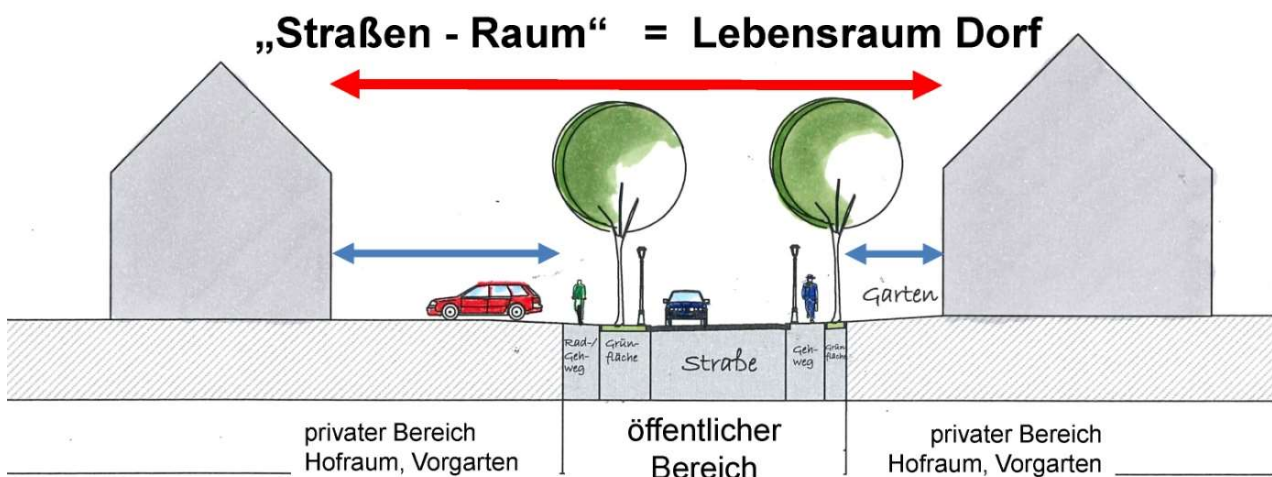
Anlass

Mit der Initiative Baukultur Eifel hat der Eifelkreis Bitburg-Prüm seit 2011 einen neuen ganzheitlichen Ansatz entwickelt, die Bautraditionen der Eifel zu erhalten und weiter zu entwickeln, wobei nicht nur die Gebäude, sondern die gesamte gebaute Umwelt mit seinen Straßen, Wegen und Plätzen betrachtet werden.

Der private und öffentliche Raum als Ganzes wird im Zuge von Straßenbauprojekten bislang jedoch leider nicht als gemeinschaftlicher Lebensraum begriffen. Straßenbauprojekte werden bei Planungen und Ausführungen vielfach isoliert betrachtet. Gärten, Grünanlagen und Hausvorflächen, welche gemeinsam mit den straßenbegleitenden Gebäuden den öffentlichen Raum darstellen und zusammen eine Einheit bilden, werden nur sehr eingeschränkt in die planerischen Betrachtungen einbezogen. Dieser Raum ist in der Regel in kommunalem und in privaten Eigentum. Eine Gesamtplanung erfordert daher, ergänzend zur straßenbaulichen Planung eine Konzeptplanung, welche die angrenzenden privaten Flächen mit umfasst. (einschließlich einer Beratung und Ausführungsbegleitung durch fachlich qualifizierte Orts- oder Landschaftsplaner). Die Einbeziehung des Privateigentümers durch eine gezielte Beratung ist im Hinblick auf eine gemeinsame Gestaltung und ein positives Gesamtergebnis von hohem öffentlichem Interesse.

Mit diesem Projekt „Straßenraumgestaltung im Zuge von Ortsdurchfahrten – ein Beitrag zur Baukultur Eifel und Innenentwicklung“ soll diese wichtige Lücke geschlossen werden. Im Zuge des Straßenausbaus, wurden 21 Ortsgemeinden die einmalige Chance zur ganzheitlichen Gestaltung des öffentlichen und privaten Straßenraumes, durch eine intensivere Begleitung von Baulastträgern ermöglicht.

Straßen-Raum = mehr als die Summe von Fahrbahn und Gehweg
Straßen-Raum, prägt das Dorf und ist Treffpunkt und öffentlicher Raum



Grundsatz: Straßenraum ist Lebensraum im Dorf!

Dieser Grundsatz soll über allen Planungen stehen!

Die bisherige Praxis beim Ausbau von Ortsdurchfahrten war oft dadurch gekennzeichnet, dass die Straßenbaumaßnahme als technisches, ingenieurmäßiges Einzelprojekt betrachtet wurde, alle angrenzenden Flächen des Straßenraumes wurden oft gestalterisch nicht in die konzeptionellen Überlegungen einbezogen.

Im Projekt „Straßenraumgestaltung im Zuge von Ortsdurchfahrten“ wurden 21 Ortsdurchfahrten aus Sicht von Baukultur und Dorfentwicklung planerisch begleitet. Dabei wurde die Straßenplanung hier als interdisziplinäre Aufgabe gesehen und in eine Gesamtkonzeption eingebunden. Die gestalterischen Schwerpunkte wurden in jedem Dorf gemeinsam definiert: Straßenführung, Platzräume, Bepflanzung, Material, Beleuchtung, Gestaltung von Gehweg und privaten Flächen etc.

Das vorliegende Organisationskonzept soll eine Handlungsanleitung bieten, die aus den Erfahrungen im Miteinander der verschiedenen Fachplanungen bei diesem Projekt gemacht werden konnten.

Vorgehensweise und Ablauf der Planung

Die Straßenplanung durchläuft mehrere Projektphasen, angefangen mit der Aufnahme der Ortsdurchfahrt ins Straßenbauprogramm des Eifelkreises und der Koordination des LBM für die konkrete Ausbaumaßnahme.

Bei der Straßenraumgestaltung sollen von Beginn an alle relevanten Akteure in den Planungsprozess eingebunden werden: Straßenplaner, Ortsgemeinde, Dorfentwicklungsbeauftragte, Versorgungsträger sowie ggf. Fachplaner (je nach Erfordernis).

Planstatus	Beginn	Phase 1	Planeinweisungstermin mit allen Planungsbeteiligten * gemeinsamer Ideenpool aus Sicht Ortsgemeinde / Verkehrsplanung / Dorfentwicklung / Baukultur / Versorgungsträger * Einigung auf Vorgaben für die Planung
	Mitte	Phase 2	gemeinsame Planbesprechung Abstimmung Vorentwurf (Bleistift) * Materialkanon festlegen * evtl. geringe Korrekturen aus Sicht Dorfentwicklung / Baukultur * Vorstellung Planung im Ortsgemeinderat
	Fertig	Phase 3 Phase 4	Beratung * gemeinsame Vorstellung Planung i. d. Bürgerschaft * Werbung für Beratung und Förderung Umsetzung * Begleitung der Bauphase * Beratung der Anlieger * Beratung der Ortsgemeinde

Ganzheitlicher Ansatz

Die Straßenplanung macht interdisziplinär Sinn, der Straßenraum sollte funktional / technisch (Straßenplaner) und gestalterisch (Dorfplaner) betrachtet werden. Die Wahrnehmung eines Straßenraumes ist generell durchaus unterschiedlich:

Der Straßenplaner

- beurteilt aus der Verkehrsbelastung, den notwendigen Fahrbahnbreiten und zu berücksichtigenden technischen Parametern die Ortsdurchfahrt.

Der Dorfentwickler

- beurteilt den Straßenraum mit Blick auf das Ortsbild, auf angrenzende Platzräume, auf Blickachsen und Durchgrünung.

Die Ortsgemeinde

- beurteilt die Straße mit dem Blick des Ortsansässigen: wo gibt es Problemstellen, wie ist die Situation der Fußgänger, wo gibt es Engpässe an PKW-Stellplätzen etc.

Der Anwohner

- beurteilt die Straße in erster Linie im Bereich seines eigenen Anwesens: ist er mit der jetzigen Situation zufrieden oder gibt es Probleme, z.B. hinsichtlich der Sicherheit und ob seine Zufahrt „bequem“ ist. Baumpflanzungen und Bepflanzungen sieht er meist lieber auf dem Grundstück des Nachbarn etc.

Hier ist zunächst eine Sensibilisierung aller Beteiligten für eine dorfgerechte Straßenplanung wichtig. Vor allem die Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer - eben auch der Fußgänger und Radfahrer und nicht in erster Linie der PKW – sowie ein dorfgerechter Ausbau sollen hierbei im Vordergrund stehen.

Eine dorfgerechte Straßenraumgestaltung gelingt dann, wenn auch die unterschiedlichen Sichtweisen frühzeitig in den Planungsprozess einfließen und die einzelnen Belange geprüft und abgewägt werden.

Für einen mit allen Akteuren gemeinsam abgestimmten Entwurf einer Straßenplanung ist die Phase 1 (Planungsbeginn) der richtige Einstiegsmoment. Hier kann schon in der ersten Begehung bzw. beim „Bleistiftentwurf“ / Vorentwurf über Linienführung des Straßenkörpers, Fahrbahnbreite, Wasserführung (Vollrinne, Tief- oder Hochbordanlage) diskutiert werden. Auch die Anlage und Ausgestaltung von Gehwegen, Bepflanzung, Beleuchtungskörpern oder die besondere Gestaltung einer Ortsmitte oder eines Platzbereiches wird in dieser Planungsphase besprochen und geplant.

Ab der Planungsphase 2 können Vorschläge und Veränderungen nur noch dann besprochen und eingearbeitet werden, solange kein Baurecht erwirkt wurde, d.h. wenn der konkrete Abstimmungsprozess mit Ortsgemeinde und privaten Anliegern noch nicht begonnen hat.

Im Sinne einer gesunden Dorfentwicklung und der Eifler Baukultur konnten im Projekt gemeinsame Leitbilder, Handlungsansätze sowie ein regionaltypischer Materialkanon abgestimmt werden (Broschüren „Leitbild und Materialkanon für einen dorfgerechten Straßenbau“ und „Leitbild für eine dorfgerechte Gestaltung von privaten Hofräumen und Vorgärten“).

Anders ist es bei der Beratung der privaten Anlieger zur Neugestaltung ihrer privaten Hof- und Anschlussflächen. Hier ist der richtige Einstiegsmoment eher am Ende der gesamten Planungsphasen. Solange ein Straßenausbau „angekündigt“ wird (Phase 1) sind die Anlieger „nur“ an der eigenen Beitragsberechnung interessiert. Oft können auch vom Planungsträger keine realistischen Umsetzungszeiträume genannt werden, die Maßnahmen sind für die eigene Haushaltsplanung zu weit weg. Erst wenn der Ausbau tatsächlich ansteht, das heißt, wenn „die Bagger rollen“, fassen die Anlieger den eigenen Hofraum und die Anschlussflächen in den Blick.

SV-Belastung SV-Belastung Straße	bis 30 Fz/24h	30 - 100 Fz/24h	Über 100 Fz/24h
Bundesstraße		2, 3, 4, 5, 6, 7	2, 3, 4, 5, 6, 7
Landesstraße	1, 3, 5*, 7	1, 3, 5*, 7	3, 5*, 7
Kreisstraße	1	1, 3, 7	1, 3, 7

Nummer	Bauweise
1	Fahrbahn ohne Bordstein mit dreizeiliger Rinne
2	Fahrbahnrand mit Rundbordstein und einzeiliger Rinne
3	Fahrbahnrand mit Rundbordstein und zweizeiliger Rinne
4	Fahrbahnrand mit Hochbordstein und einzeiliger Rinne
5	Fahrbahnrand mit Hochbordstein und zweizeiliger Rinne
6	Fahrbahnrand mit Flachbordstein und einzeiliger Rinne (nur im Bereich Fahrbahnteiler)
7	Fahrbahnrand mit Flachbordstein und zweizeiliger Rinne (nur im Bereich Fahrbahnteiler)

Grundlagen für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten

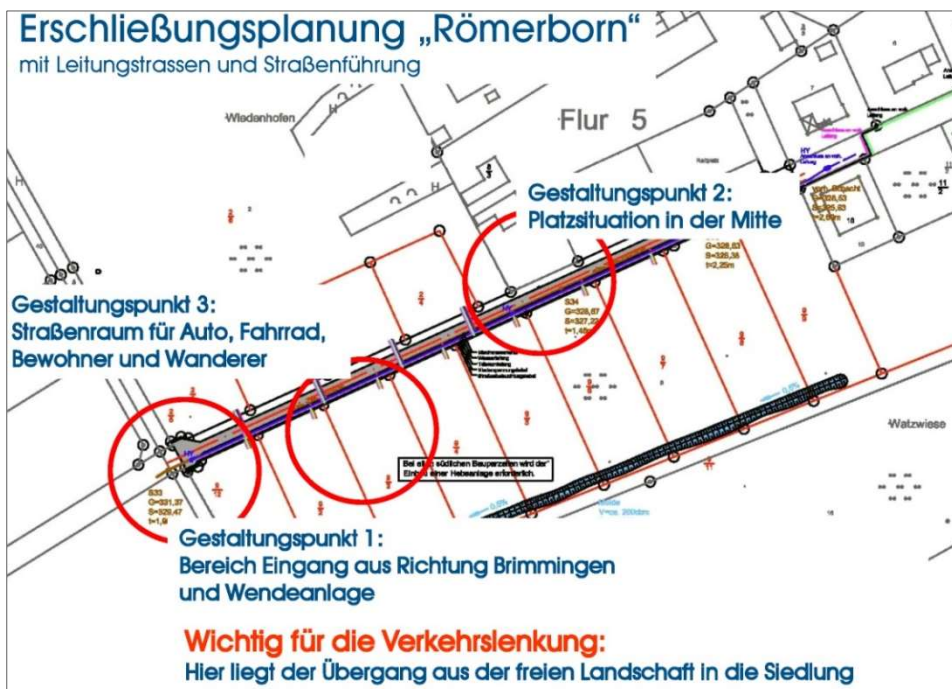
In einer Gemeinde können nur dann fundierte Entscheidungen getroffen werden, wenn diese in ein übergeordnetes, möglichst ganzheitliches Entwicklungskonzept eingebunden sind. In fast allen Ortsgemeinden des Eifelkreises Bitburg – Prüm wurden in den vergangenen Jahren Dorfentwicklungskonzepte erarbeitet bzw. neu aufgelegt, zum Teil im Prozess des „Zukunfts-Check Dorf“.

Die Konzepte wurden immer intensiv mit den Bürgerinnen und Bürgern und dem Gemeinderat erarbeitet. In diesen Konzepten sind Aussagen zu Ortsbild, Verkehrsproblemen / Verkehrssicherheit sowie wichtigen Gestaltungsbereichen wie Platzräumen, Haltestellen, Ortseingängen und notwendigen Fußgängerquerungen gemacht worden. Das Konzept sollte daher direkt in die Planung einfließen.

Dazu kommen weitere Aspekte wie Klimaschutz, Ökologie im Dorf, behindertengerechtes Planen und Bauen. Und dann geht es im Sinne von regionaler Baukultur natürlich auch um die Verwendung der jeweils ortstypischen Materialien und die angemessene Bauweise.

Bei einer Zusammenarbeit zwischen Straßenplanern und Ortsplanung geht es also darum, gute Gestaltung, Funktion und Sicherheit zu erreichen.

Dorfgerechter Straßenbau



Die Planung muss sich mit den besonderen Charakteristika des Dorfes auseinandersetzen. In einer Begehung des Ortes, sind unter der Berücksichtigung der Aussagen des Dorferneuerungskonzeptes, auch die Gestaltungsschwerpunkte zu betrachten und zu identifizieren.

Beispiel für die Festlegung von Gestaltungsschwerpunkten vor der Straßenplanung

Gestaltungsschwerpunkt: Ortseingang

Ortseingänge sind die Visitenkarten des Dorfes! Sie sollen einladend und freundlich wirken. Gleichzeitig markieren sie aber auch den Übergang aus der freien Landschaft in das Dorf. Wegbegleitende Baumreihen leiten den Besucher in das Dorf. Baum-Tore markieren deutlich: **ab hier bitte langsam fahren!**

Wie einladend sich ein Dorf für den Ankommenden darstellen kann, zeigt das folgende Bild in dem eine Obstbaumallee in den Ort hineinführt.



Neben der öffentlichen Gestaltung des Straßenraumes sind natürlich auch die angrenzenden privaten Flächen, Gebäude und die sog. Raumkanten in den Blick zu nehmen. Deshalb sollen neben der Straße weitere begleitende Maßnahmen zur Ortsbildverbesserung an Ortseingängen durchgeführt werden:

- Gliederung und Eingrünung von großen Hofflächen, evtl. auch von großen Hallen und Gewerbebauten
- Schließen von fehlenden Raumkanten z.B. bei einseitiger Bebauung durch Baumpflanzungen oder Hecken
- naturnahe Gestaltung und Bepflanzung von Gewässern
- Anlegen von Fußwegen, abgetrennt von der Fahrbahn durch Grünstreifen
- Sparsame Verwendung von Verkehrsschildern, Werbetafeln und Beleuchtungskörpern

Hecken und Baumgürtel am Ortsrand bilden nicht nur ein Gestaltungselement, das den Übergang von Dorf zu Landschaft markiert. Sie bieten einen effektiven Sicht- und Windschutz für die Bewohner. Für den schnellen Autofahrer sind sie ein Merkzeichen, zum langsamen fahren.

Gestaltungsschwerpunkt: verkehrsberuhigende Maßnahmen

Großzügige, grün bepflanzte Fahrbahnteiler können – gerade auch in einer weitläufigen Siedlungsstruktur, in der die Bebauung am Ortseingang oft nur einseitig steht oder die Gebäude weit von der Straße abgerückt stehen – den Ortseingang deutlich markieren und definieren. Sie bremsen den einfahrenden Verkehr und führen zur Verkehrsverlangsamung und Verkehrsberuhigung.

Es ist darauf zu achten, dass hier die Bepflanzung möglichst hoch gewählt wird, sodass sie schon aus der Ferne für den Autofahrer erkennbar ist. Dies kann mit einer Baumbepflanzung erreicht werden.

Bei der Anlage von Fahrbahnteilern ist aber darauf zu achten, dass nicht gleichzeitig im direkten Anschluss oder auf gleicher Höhe Straßenaufweitungen, z.B. für Bushaldebuchten oder Kreuzungsanschlussbereiche, große Hofflächen, Parkplätze usw. angelegt sind, die die Wirkung der Verkehrsbremse wieder auflösen.

Vielmehr sollten im Bereich der Fahrbahnteiler fehlende Raumkanten (fehlende Gebäude) in den Seitenflächen durch Baum- oder Heckenpflanzungen ersetzt werden, um die Fahrbahn optisch einzugrenzen.

Im folgenden Beispiel erreicht der Fahrbahnteiler allerdings kaum eine verkehrs-verlangsamende Wirkung, weil er nicht bepflanzt ist und nicht dreidimensional wirkt. Optisch entsteht damit keine Fahrbahnteilung. Zusammen mit dem überfahrbaren Gehweg kommt es vielmehr zu einer enormen Aufweitung der Straßenfläche. Durch die geringe ÖPNV-Frequenz im ländlichen Raum wirkt sich dies auf den Straßenraum im Dorf umso mehr aus, da hier nur selten ein Bus in der Haltebucht steht.



Leider treffen die morgendlichen Wartezeiten der Schulkinder meist zusammen mit der Rushhour der Berufspendler, sodass es in diesem Bereich für Kinder zu großen Gefahren kommt. In einem solchen Fall muss die Bushaltebucht durch einen Pflanzstreifen zur Fahrbahn abgetrennt sein.

Im Ort dagegen kann ein Fahrbahnteiler gerade im Bereich einer Bushaltestelle sinnvoll sein, wenn durch die Anordnung der Haltestellen die Straße insgesamt aufgeweitet werden muss. Im untenstehenden Beispiel würde durch die Aufweitung eine Gesamtbreite befestigter Fläche von 15 m entstehen: 1,50 m Gehweg + 3 m Bus-Bucht + 6 m Fahrbahn + 3 m Bus-Bucht + 1,50 m Gehweg.



Bei diesem Beispiel handelt es sich um einen städtischen Bereich. Neben den Gehwegen gibt es zusätzlich Zufahrten und Stellplätze für Geschäfte. Der Straßenraum kann hier nicht in den seitlichen Bereich (Bus-Buchten hinter Pflanzstreifen) ausweichen.

Deshalb wurde hier ein Fahrbahnteiler als Gliederungs- und Begrünungsfläche vorgesehen. Die beiden Visualisierungen (mit und ohne Fahrbahnteiler) zeigen, dass die Baumpflanzungen in der Straßenmitte in diesem Fall nicht nur Gestaltungselemente darstellen, sondern auch als Schattenspenden in der sonst sehr großen Fläche dienen. Hier sollen unbedingt Baumpflanzungen im Fahrbahnteiler vorgenommen werden, durch die eine dreidimensionale Wirkung entsteht.



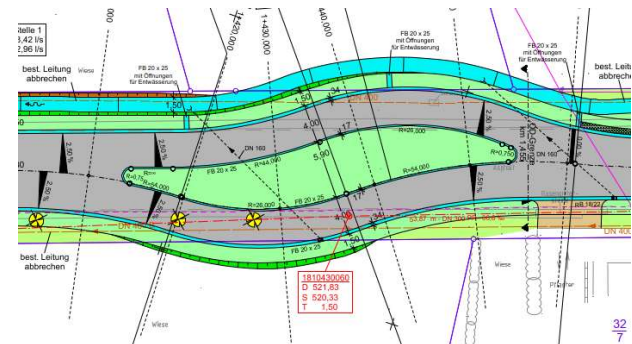
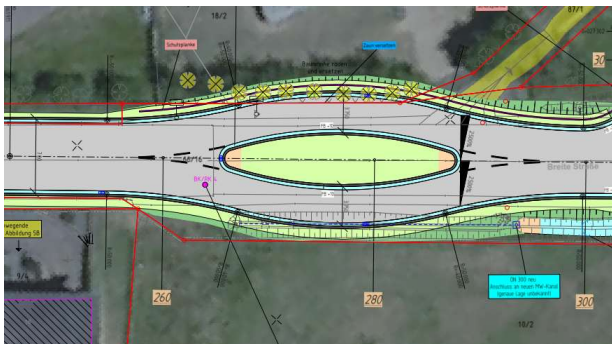
Wichtig erscheint auch, dass Fahrbahnteiler in der Vorrang-Straße angeordnet werden und nicht in Kreuzungsbereichen. Andernfalls hat der Fahrbahnteiler nur eine gestalterische Wirkung.

Im folgenden Beispiel liegt der Fahrbahnteiler in der Nebenstraße, er entfaltet hier keine verkehrsberuhigende Wirkung.

In der Planung zum Neuausbau wurde das berücksichtigt. In der neugewonnenen Fläche (Abbruch Fahrbahnteiler, Verengung Kreuzung – die vorhandene Straßensituation ist hier hellgrau dargestellt) werden Pflanzstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg gesetzt und in der Hauptstraße ein Fahrbahnschwenk zur Verkehrsverlangsamung eingebaut. Der Gesamtbereich wird durch Bepflanzungen im Straßenraum zusätzlich aufgewertet.



Fahrbahnteiler symmetrisch



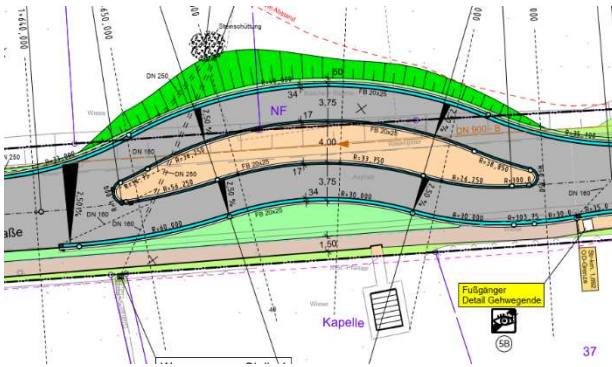
Vorteile:

- gute Wirkung bei allen Verkehrs Belastgen
- geringe Geräuschbelastung durch Bremsen und Anfahren
- gute Gestaltungsmöglichkeiten

Nachteile:

- großer Flächenbedarf
- hohe Herstellungskosten

Fahrbahnteiler asymmetrisch



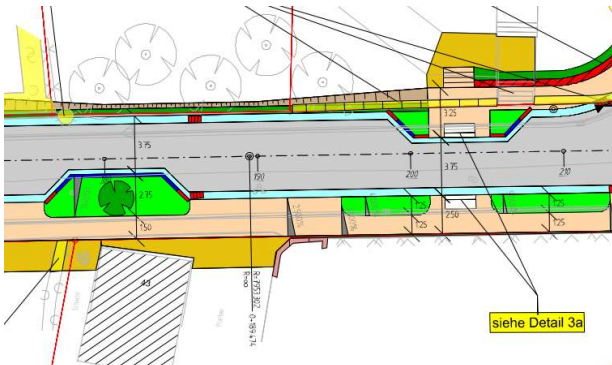
Vorteile:

- gute Wirkung bei allen Verkehrs Belastgen
- geringe Geräuschbelastung durch Bremsen und Anfahren
- gute Gestaltungsmöglichkeiten

Nachteile:

- hohe Herstellungskosten
- großer Flächenbedarf
- unterschiedliche Auslenkung der Fahrstreifen

Beidseitige Fahrbahneinengung versetzt, mit oder ohne Überquerungshilfe



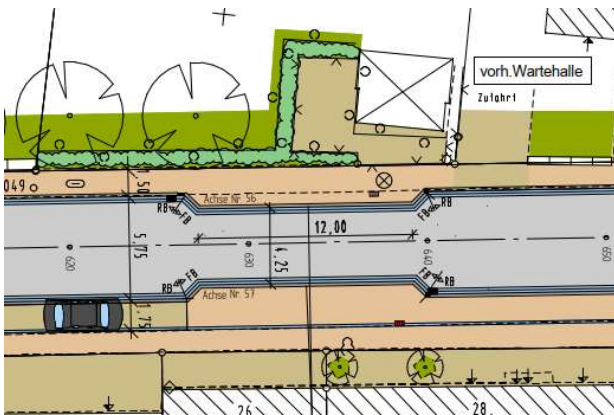
Vorteile:

- gute Wirkung bei Gegenverkehr
- im Fahrbahnbereich realisierbar
- wenig Platzbedarf
- geringe Herstellungskosten

Nachteile:

- geringe Wirkung bei niedriger Verkehrsbelastung
- wenig Wirkung ohne Gegenverkehr
- im Begegnungsfall Geräuschbelastung durch Bremsen und Anfahren
- eingeschränkte Gestaltungsmöglichkeiten

Engstelle



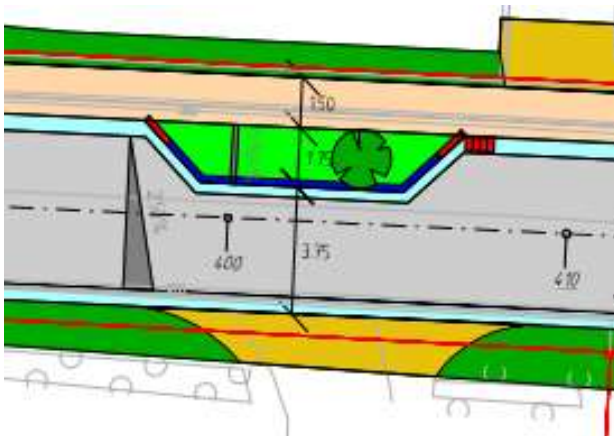
Vorteile:

- gute Wirkung bei Gegenverkehr
- im Fahrbahnbereich realisierbar
- geringe Herstellungskosten

Nachteile:

- kaum Wirkung bei niedriger Verkehrsbelastung
- keine Wirkung ohne Gegenverkehr
- im Begegnungsfall Geräuschbelastung durch Bremsen und Anfahren
- kaum Gestaltungsmöglichkeiten

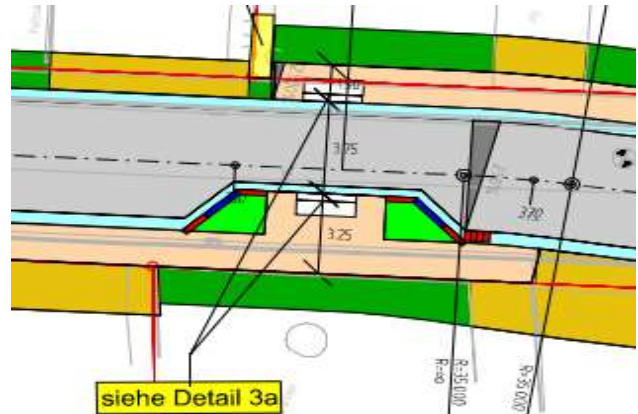
Einseitige Fahrbahneinen



Ohne Überquerungshilfe

Vorteile:

- gute Wirkung bei Gegenverkehr
- im Fahrbahnbereich realisierbar
- geringe Herstellungskosten



mit Überquerungshilfe

Nachteile:

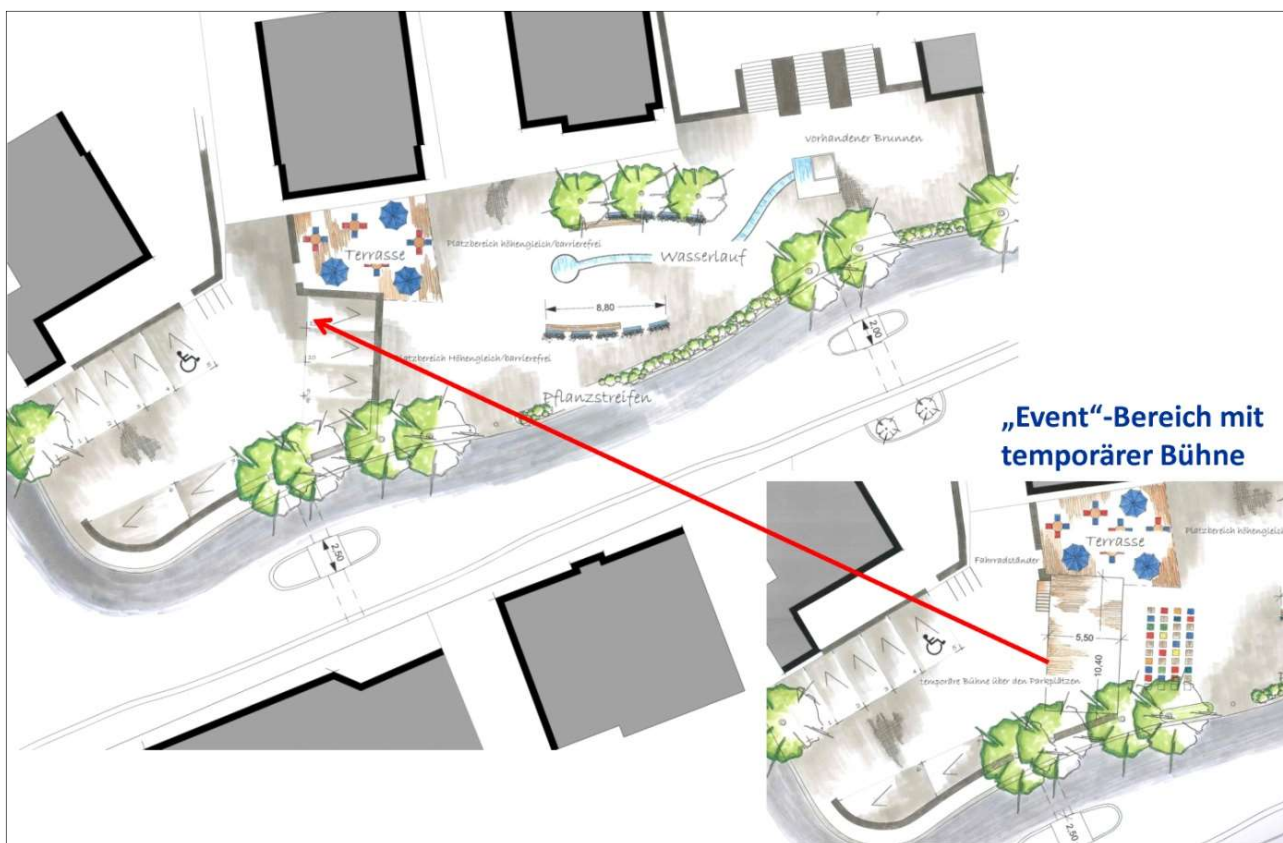
- keine Wirkung bei niedriger Verkehrsbelastung
- keine Wirkung ohne Gegenverkehr
- im Begegnungsfall Geräuschbelastung durch Bremsen und Anfahren
- eingeschränkte Gestaltungsmöglichkeiten

Gestaltungsschwerpunkt: Platzbereich

Der Leitsatz „Straßenraum ist Lebensraum im Dorf“ gilt ganz besonders für das „Wohnzimmer“ im Dorf, den Dorfplatz. Die Gestaltung bestimmt, wie intensiv dieser Raum genutzt wird. Ist eine Straße als eine Einladung an Autos und Fahrzeuge konzipiert, dominiert auch in den angrenzenden Flächen der motorisierte Verkehr mit Lärm, Abgasen und hohem Flächenanspruch. An solche Straßen wird sich niemand setzen, hier will sich niemand mit anderen Dorfbewohnern treffen, Kinder werden hier nicht spielen dürfen, weil es zu gefährlich ist. Es ist keine Aufenthaltsqualität gegeben.

Ein Dorfplatz soll Lust auf Entspannung, Freizeit und Nachbarschaftstreffen bringen. Die wichtigsten Funktionen, die auf dem Platz stattfinden sind Spiel und Entspannung, gemütlich sitzen und miteinander plaudern.

Alle anderen Funktionen müssen sich dem unterordnen. Das gilt ganz besonders für den ruhenden Verkehr: ein Dorfplatz ist kein Parkplatz. Ein Dorfplatz sollte nicht für Ausnahmenutzungen, wie Feste ausgelegt sein, sondern sich in das alltägliche Dorfgeschehen einfügen.



Beispiel für eine Dorfplatzgestaltung mit Abgrenzung zum Straßenraum und multifunktionaler Nutzung



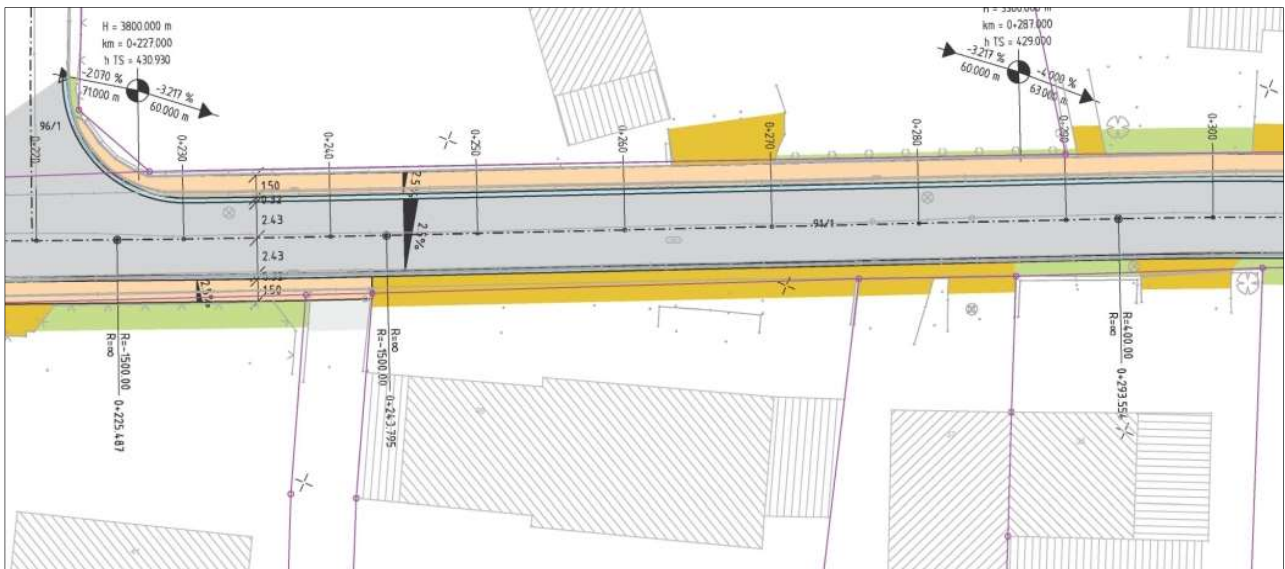
Wichtige Gestaltungsgrundsätze für Dorfplätze:

- Bei der Gestaltung sind Sonnenflächen und schattenspendende Elemente zu berücksichtigen.
- Die Oberfläche soll einheitlich gestaltet werden.
- Barrierefreiheit ist ein Muss.
- Wo immer möglich, sollte die Trennung zwischen den privaten und gewerblichen Nutzungen, z.B. angrenzender Einzelhandel, Café, Bäckerei, Restaurant usw. aufgehoben und direkt in den Platzbereich integriert werden. Solche Mischnutzungen beleben den Platz und schaffen eine Dorfgemeinschaft und stärken das ortsansässige Gewerbe.
- Der Platz muss begrenzt sein und sollte nicht in die Straße fallen. Hier sind als optische Trennlinie Pflanzstreifen oder auch Mauern zur Einfriedung des Platzbereiches einzuplanen.

1 5 5 5 5

1 5

Bei der Straßenplanung sollten auch die angrenzenden privaten Nutzungen in die Planung einbezogen werden. Im folgenden Beispiel wird der Hofraum vor der Dorfgaststätte mit Biergartennutzung direkt in die Gehweganlage integriert (statt der Ursprungsplanung auf der gegenüberliegenden Straßenseite). Durch diesen Platzgewinn kann die Fahrbahn in diesem Bereich verschwenkt und damit die Verkehrsführung verlangsamt werden.



Geradlinige Straßenführung mit Gehweg nördlich der Straße



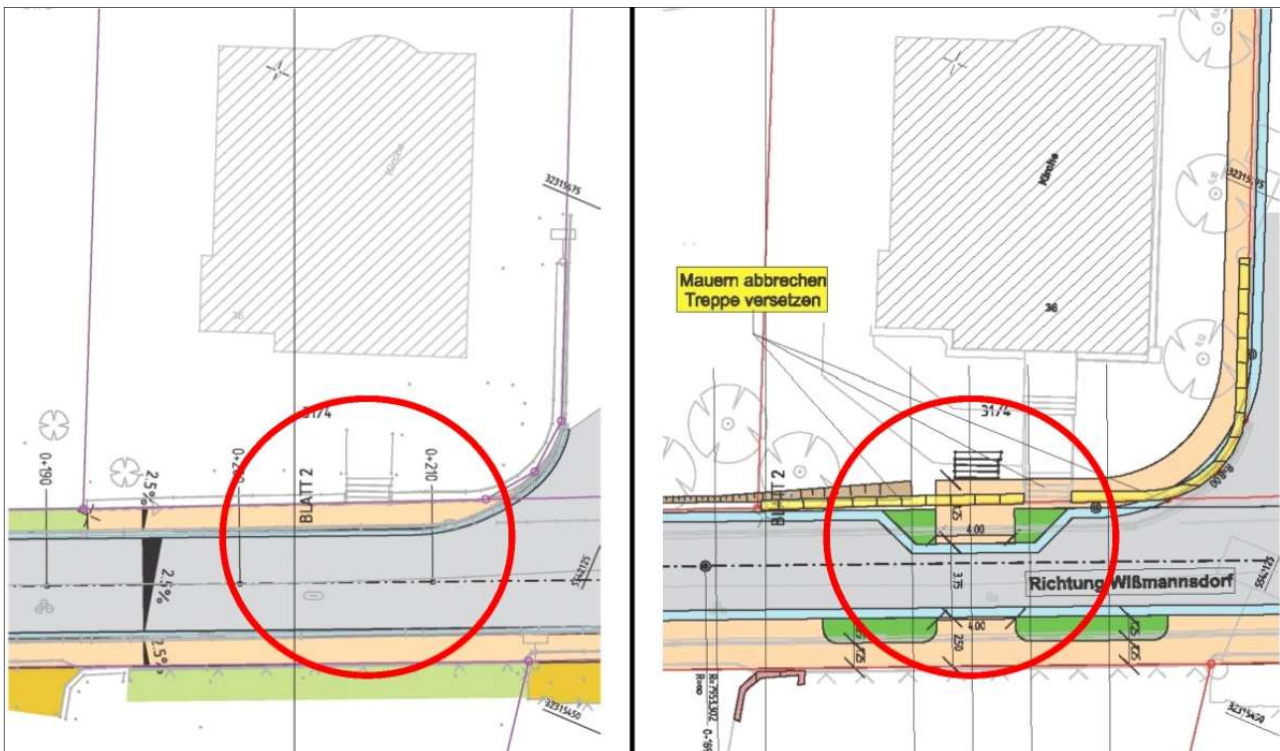
Fahrbahnverschwenk und Schaffung von Grünflächen mit Gehweg südlich der Straße (und vor einer Gaststätte)

Gestaltungsschwerpunkt: Merkzeichen

Merkzeichen im Dorf sind die Kirche, die alte Schule, Wegekreuze oder andere besondere Bauwerke. An solchen Punkten im Dorf verabreden sich Fremde und Ortsunkundige. Sie verdienen im Dorf besondere Aufmerksamkeit und eine gute Umfeldgestaltung und müssen von der Hauptortsdurchfahrtsstraße aus auffindbar sein.

Das heißt, die Blickachse zu diesen Merkzeichen sollte nicht gestört sein, evtl. sind in diesen Fällen sogar Baumpflanzungen zu entfernen. Das Merkzeichen selbst muss durch die Linienführung der Straße präsentiert werden, Hinweisschilder auf die Attraktion können nur das letzte und schlechteste Mittel sein.

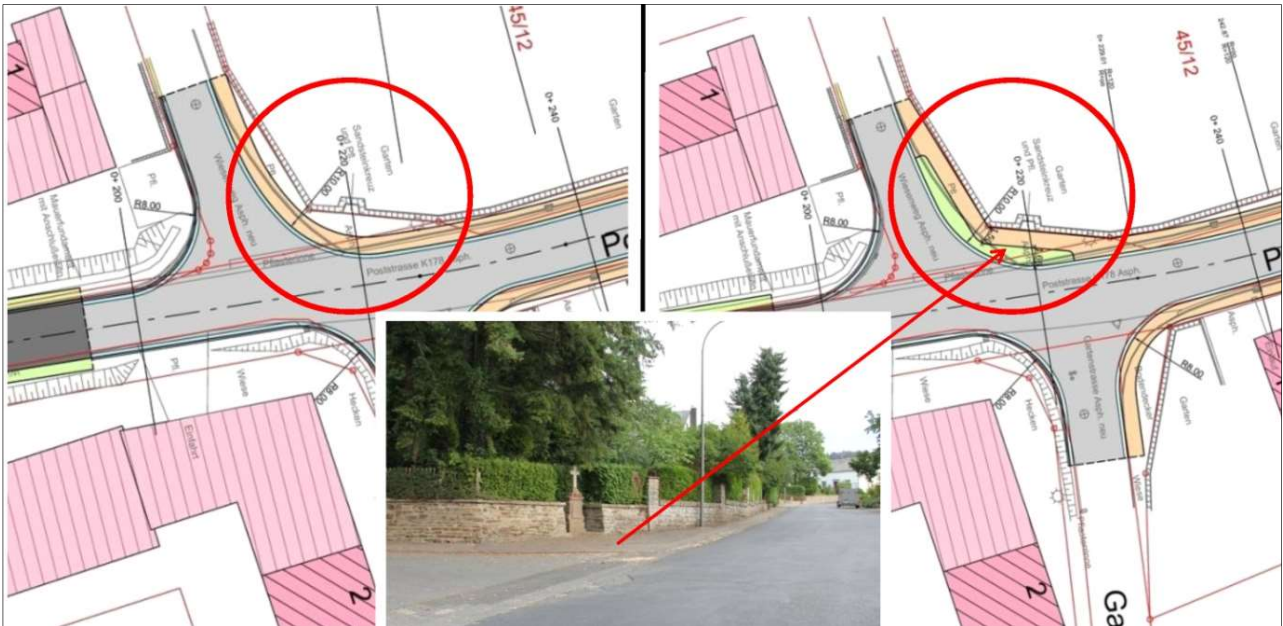
Auch der Zugang zu diesem Merkzeichen sollte dabei der „Würde“ des Merkzeichens angepasst werden.



Links: vorhandener Treppenaufgang zu einer Kirche am Einmündungsbereich einer Nebenstraße, keine Betonung des Merkzeichens.

Rechts: durch Verlegung der Treppe wird die Anordnung einer Fahrbahneinengung und von Pflanzbeeten ermöglicht, das Merkzeichen Kirche wird betont

Der Abstand des Merkzeichens zur Straße sollte ausreichend Platz für eine angemessene und einladende Umfeldgestaltung möglich machen.



Betonung eines Wegekreuzes durch Anlage eines Pflanzbeetes, gleichzeitig Abrücken des Gehweges von der Fahrbahn im Einmündungsbereich einer Nebenstraße

Gestaltungsschwerpunkt: Blickachsen / Endpunkte

Bei der ersten Begehung der Ortsdurchfahrt kann man aus der Straßenführung heraus immer wieder an verschiedenen Blickachsen entlang schauen. Oft treffen solche Blickachsen auf positive Endpunkte wie schöne Hofanlagen, wertvolle Gebäude im Ortsbild, gut gestaltete Freianlagen oder einen schönen Solitärbaum.

Es gibt aber auch die negativen Endpunkte wie leerstehende, verfallende Gebäude, alte Schuppen, eingefallene Stützmauern, große und kahle asphaltierte Hofflächen und fehlende Raumkanten.

Bei der Neugestaltung der Straße sind auch diese Endpunkte zu identifizieren und zu markieren, positive wie negative. Zu allererst kann geprüft werden, ob durch die neue Straßenführung hierfür eine Lösung gefunden werden kann und die Blickachse entweder bewusst auf das positive, ortsbildprägende Detail gelenkt wird oder an der Ortsbildstörung vorbeigelenkt werden kann.

Wenn eine Hinlenkung oder Ablenkung durch die Straßenführung nicht möglich ist, kann mit anderen Elementen gearbeitet werden:

Kaschieren: durch Baumpflanzungen oder evtl. durch Einfriedungen wie Mauern, Hecken usw. Die Ortsgemeinde kann auch prüfen, ob eine Gesamtgestaltung des Bereiches notwendig ist



Aufwertung des Ortseingangs durch Bepflanzung



Anpflanzung von Laubbäumen und Gehwegführung hinter Pflanzstreifen

Betonen: evtl. hier Bepflanzungen oder auch Einfriedungen entfernen, um das Schmuckstück sichtbar zu machen, Neugestaltung des Umfeldes, Betonung im Straßenraum

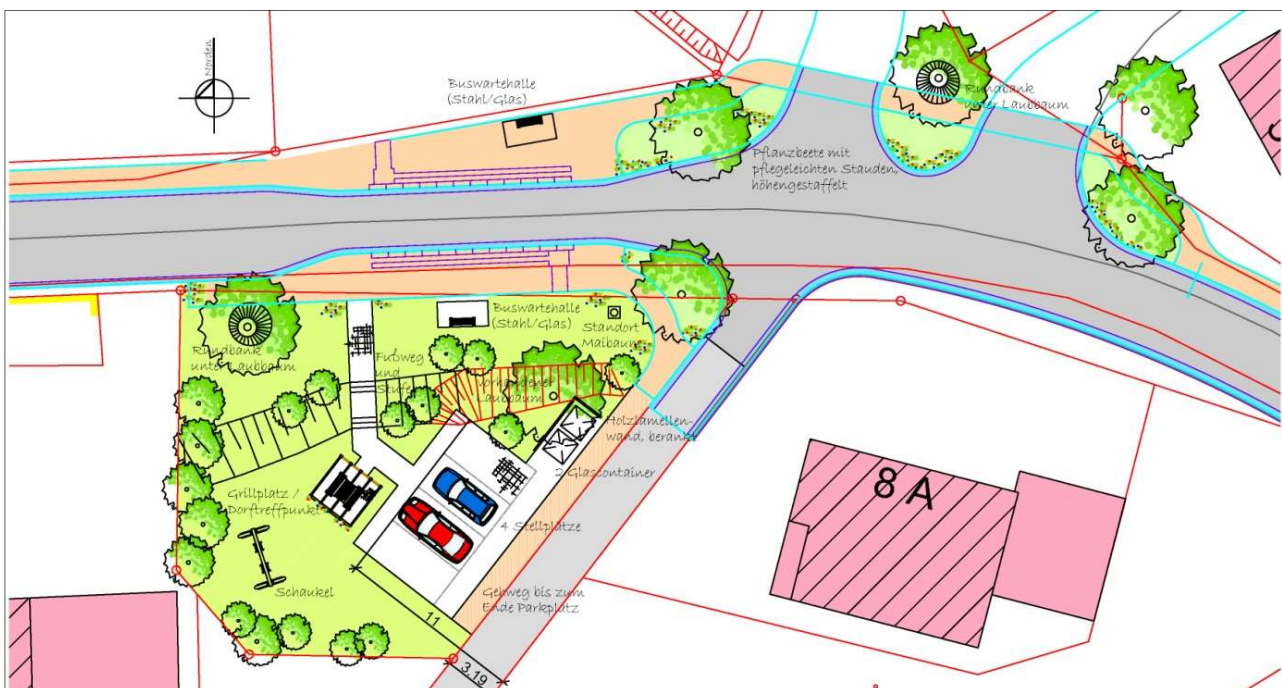
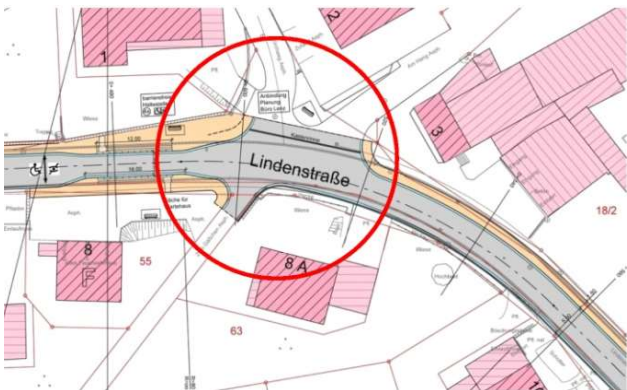


Beispiel einer Betonung öffentlicher Flächen im Kreuzungsbereich und Neugestaltung des Umfeldes, Gehwegführung hinter Pflanzstreifen

Gestaltungsschwerpunkt: Kreuzungsanschlüsse

Im Dorf sind Kreuzungen oft viel zu groß angelegt. Auch hier sollte unbedingt die durchschnittliche tägliche Nutzung und Verkehrsbelastung das Maß für die Planung sein und nicht außergewöhnliche Ereignisse wie wirtschaftliche Fahrzeuge sollten nicht berücksichtigt werden. Wenn mehrere Straßen zusammenkommen, sollte im Kreuzungsbereich eine klare Trennung aller Wege sichtbar sein.

Im folgenden Beispiel sind zwei Nebenstraßen an die Hauptstraße in der Ortsmitte angeschlossen. Zusammen mit angrenzenden befestigten Hofflächen rechts und links verliert sich der Gesamtbereich und fällt damit völlig aus der Form.



Die Neuplanung führt alle Nebenstraßen rechtwinklig auf die Hauptstraße, die Kreuzungsradien werden auf das notwendige Maß beschränkt, der Gesamtbereich durch Pflanzflächen gegliedert. Damit wird der Bereich insgesamt dorfgerecht und die Wege für Fußgänger sind klar beschrieben.

Wie aus der komplizierten Gesamtsituation erkennbar, handelt es sich um die Ortsmitte des Dorfes mit Kirche (oberhalb der Kreuzung), Feuerwehrhaus, Bushaltestelle und Gaststätte. Das Feuerwehrhaus soll zeitgleich mit dem Straßenausbau abgebrochen werden und die Ortsgemeinde möchte an dieser Stelle einen kleinen Dorfplatz errichten, der direkt an die Bushaltestelle anschließt.

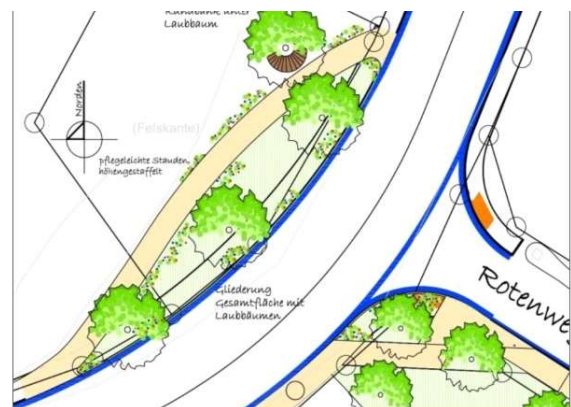
Die Bushaltestellen sollen dabei barrierefrei (für Geh- und Sehbehinderte) errichtet werden. Die Führung der Fußgänger wird in den Kreuzungsbereichen hinter Pflanzstreifen geführt. Im Bereich der Haltepunkte wird die Fahrbahn eingeengt, um hier zusätzlich die Fahrgeschwindigkeiten in der Ortsmitte zu reduzieren. Flankiert von Pflanzbeeten wird die Ortsmitte hier deutlich aufgewertet. Nicht nur was die Aufenthaltsqualität und Sicherheit angeht, sondern in diesem Fall auch die Dorfökologie. Gegenüber der bestehenden Situation werden in der Ortsmitte allein im öffentlichen Raum der Straßen insgesamt deutlich weniger Flächen versiegelt. Auch das ist ein sinnvoller Beitrag in der Dorfplanung.

Der kleine Dorfplatz, der an der Stelle des Feuerwehrhauses entsteht, soll zum einen den Wartebereich aufwerten, aber auch Parkflächen und Stellflächen für Glascontainer nachweisen. Neben der Erfüllung dieser Funktionen werden die freien Flächen für alle im Dorf als Treffpunkt und Freizeitbereich gestaltet.

Gestaltungsschwerpunkt: Durchgrünung

Besondere Situationen können punktuell durch großkronige Laubbäume und Baumgruppen aufgewertet werden. Dabei können Solitärbäume und Baumgruppen gesetzt werden, um Blickachsen zu brechen und fehlende Raumkanten zu ersetzen. In diesem Sinn tragen sie zur Verkehrssicherheit bei, bieten Schatten für Gehwege und Hofflächen. Selbstverständlich sind hier ausschließlich regionaltypische Laubbäume und Pflanzen zu verwenden. Die Anordnung von Pflanzstreifen und Pflanzflächen zwischen Fahrbahn und Gehwegen / Radwegen sind neben auflockernden und einladenden Elementen vor allem auch als Sicherheitspuffer zur Fahrbahn von Bedeutung. Natürlich sind diese Flächen auch ökologisch als Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der Dorfökologie und als Ortsbildverbesserung zu sehen.

Gehwegführung hinter Pflanzstreifen in viel befahrenen Straße, Aufwertung des Ortsbildes durch Laubbäume





Anlage eines breiten Pflanzbeetes im Einmündungsbereich, der Gehweg wird über einen öffentlichen Platz geführt. Gleichzeitig Kaschierung einer Trafostation und Aufwertung des Gesamtbereiches



Aufwertung eines Einmündungsbereiches durch Entsiegelung und Gehwegführung hinter Pflanzstreifen und Anpflanzung eines Laubbaumes



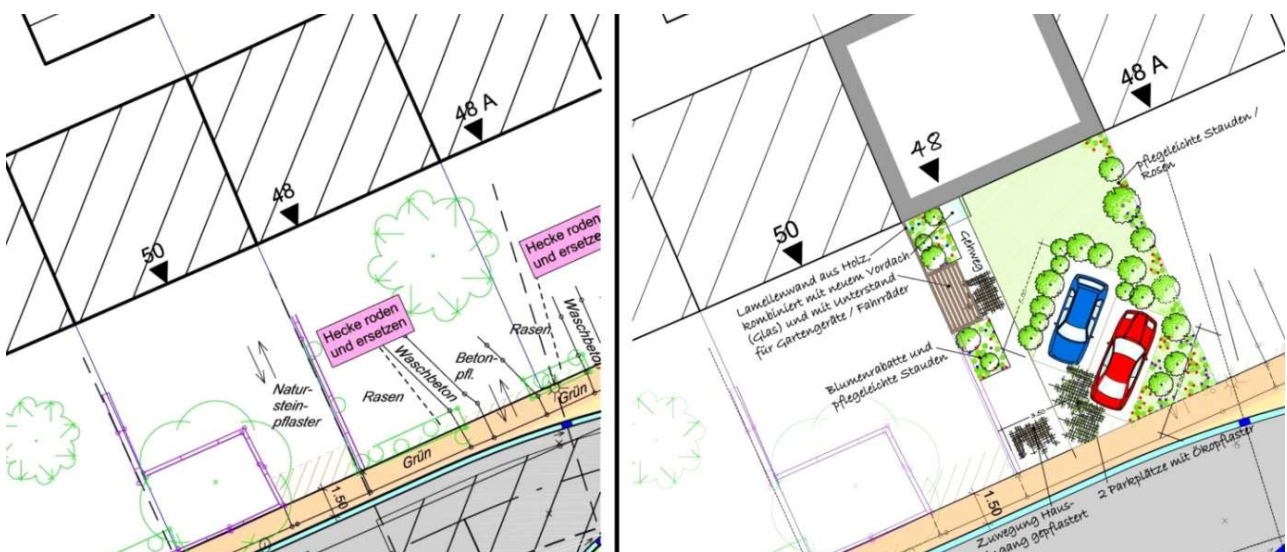
Gestaltungsschwerpunkt: ruhender Verkehr, private und öffentliche Parkplätze

Heute muss für jede private Wohnung ein Stellplatznachweis von 1,25 Stellplätzen in Garagen, Carports oder in der Freifläche beim Haus nachgewiesen werden. Das führt zu einem enormen Platzbedarf im Dorf und zusätzlich zu ökologischen Problemen, die in engen Ortslagen kaum auszugleichen sind. Die Flächenentwässerung und der Verlust von Vegetation und damit auch Lebensraum von Mensch und Tier sind dabei nur zwei Aspekte.

Im Rahmen der Straßenneugestaltung muss der ruhende Verkehr von Anfang an mitgedacht und mitgeplant werden. Doch auch hier sollte der ruhende Verkehr in der Gesamtplanung hinter die Bedürfnisse der Nutzer des Straßenraumes gestellt werden. Die notwendigen Stellplätze und deren Zufahrten sind möglichst vom Straßenkörper abzukoppeln, sie können z. B. hinter Pflanzstreifen versteckt werden.



Trennung von Hoffläche und Stellplatz vom Gehwegbereich



Auch auf kleinen Vorgartenflächen können Stellplätze optisch eingebunden werden

Für öffentliche Parkplätze sollten alternative Stellplatzkonzepte entwickelt werden, die ebenfalls nicht direkt an die Straße anschließen, sondern durch neue Raumkanten, z.B. durch Mauern, verdeckt werden.

In jedem Fall sollte versucht werden, Stellplatzanlagen und Parkplätze durch Grün zu gliedern: Bäume, die Schatten spenden, Grünstreifen, die Farbe in das Parkplatzgrau bringen.



Beispiel eines stark versiegelten und ungegliederten Bereiches in der Ortsmitte. Die Parkplätze sollen durch Grünflächen und Baumpflanzungen gegliedert werden.

Gestaltungsschwerpunkt: Sicherheit und Barrierefreiheit

Straßenraumgestaltung muss zukunftssicher sein, in diesem Fall bedeutet dass, sie muss Rücksicht auf eine älter werdende Gesellschaft nehmen und in allen Gehweg- und Platzbereichen, an Bushaltestellen und Straßenquerungen die Barrierefreiheit herstellen. Das bedeutet neben dem Verzicht auf Treppenanlagen vor allem auch ausreichende Gehwegbreiten, geeignete Oberflächenmaterialien – in diesem Kontext muss dann leider auch auf Natursteinpflaster verzichtet werden – moderate Längs- und Querneigungen der Wege und gute Ausleuchtung, sowie gute Sichtbedingungen. Insbesondere auch Straßenquerungen und Bushaltestellen sind entsprechend sorgfältig zu planen.

Dabei bestehen gerade bei Querungsstellen und Bushaldebereichen Zweifel, wie die Ansprüche von Personen mit Gehbehinderungen (Rollstuhlfahrer) und gleichzeitig Menschen mit Sehbehinderungen gleichermaßen berücksichtigt werden können. Für Menschen mit Sehbehinderungen sind taktile Steine einzubauen. Für die gehbehinderten Menschen sollen Gehwege und Straßenkörper möglichst niveaugleich angeboten werden. Im Haltestellenbereich allerdings müssen überhöhte Bordsteine eingebaut werden, damit der Bus den Gehweg niveaugleich anfahren kann.

Weder die Hochborde im Haltebereich noch die taktilen Steine mit den entsprechenden weißen Rillenpflastersteinen im Gehweg entsprechen dabei den dorfgestalterischen Vorstellungen. Trotzdem muss im Dorf die Gemeinschaft und die Teilhabe Aller Vorrang haben, in diesen Fällen tritt die Gestaltung des Straßenraumes ausnahmsweise in den Hintergrund.



Vorbildfunktion

Die wohl wichtigste und umfassendste Baumaßnahme im Dorf ist der Neuausbau einer Ortsdurchfahrt. An dem Projekt können Straßenplaner, Ortsplaner, Kommune und auch die Anlieger eindrucksvoll demonstrieren, wie ernst es ihnen allen mit der regionalen Baukultur im Eifelkreis Bitburg-Prüm ist.

Eine vorbildliche und gute Gestaltung des Straßenraumes wirkt sich in der Regel positiv auf die Freiraumgestaltung der anliegenden Flächen und der Gebäude aus. Vor allem kann behauptet werden, dass die Immobilienwerte der Gebäude entlang der neuen Straße enorm steigen.

Hier kommt allen an der Planung Beteiligten eine wichtige Vorreiter- und Aufklärungsrolle zu. Frühzeitig sollten mit Blick auf Baukultur hohe gestalterische Maßstäbe gesetzt werden. Gute Beispiele, aber auch das Aufzeigen von Alternativen und eine integrierende Sichtweise, die alle Nutzer einer Straße im Blick behält, sind notwendig, um gegenüber den privaten Anliegern kompetent und überzeugend auftreten zu können.

Zum Schluss soll auf die anderen Broschüren verwiesen werden, die im Rahmen dieses Projektes entstanden sind:

- Leitbild und Materialkanon für einen dorfgerechten Straßenbau (für Kommunen und Planer)
- Leitbild für eine dorfgerechte Gestaltung privater Hofflächen und Vorgärten (für Privatanlieger)

Leider konnte in der kurzen Projektzeit keine Begleitung eines Straßenausbaus vom ersten Entwurf bis zur gelungenen Umsetzung (vorher / nachher) vorgestellt werden. Doch in den kommenden Jahren wird der Straßenausbau in den meisten der insgesamt 21 begleiteten Ortsdurchfahrten realisiert werden, die dann Beispiel für weitere Planungen geben können.

Quellen- und Bildnachweis

Literatur

Mehling, Günther (Hrsg.), 1973: Natursteinlexikon, München, Verlag Callwey

Müller, Friedrich, 1984 ff: Internationale Naturstein-Kartei, Ulm/Donau, Verlag Ebner

Produktabbildungen Rinnenpflaster, Rundborde, Betonsteinpflaster

Kann GmbH Baustoffwerke, Bendorfer Straße, 56170 Bendorf-Mülhofen

Materialabbildungen Natursteinpflaster

Naumann Natursteine, Hahnengasse 14, 54597 Lünebach

Alle Produkt- und Materialabbildungen wurden mit freundlicher Unterstützung der genannten Firmen zur Verfügung gestellt und dienen nur als Beispiel. Gleichwertige Produkte weiterer Anbieter können ebenfalls verwendet werden.

Konzept und Text, Fotos, Grafiken und Darstellungen:

Plan-Lenz GmbH
Elcherather Straße 7
54616 Winterspelt

www.plan-lenz.de



Projektträger:

Kreisverwaltung des Eifelkreises Bitburg-Prüm
Trierer Straße 1
54634 Bitburg

www.bitburg-pruem.de
www.eifel-baukultur.de



LEADER Aktionsgruppe Bitburg-Prüm
Maria-Kundenreich-Straße 7
54634 Bitburg

www.lag-bitburg-pruem.de



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums. Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.

Kooperation mit:

Landesbetrieb Mobilität Gerolstein
Brunnenstraße 1
54568 Gerolstein

www.lbm.rlp.de



Baukultur Rheinland-Pfalz
www.baukultur.rlp.de

