

Expertenessay zu den Verkehrsbaumaßnahmen

Prof. Burkhardt, Planungsgruppe Prof. Laage, Hamburg

Ausgangssituation Herbst 1990 Stand der Praxis

Im Herbst 1990 gab es weder in der alten Bundesrepublik noch in der DDR in Planung befindliche oder gerade abgeschlossene großräumige Verkehrsprojekte, die mit den dann folgenden Dimensionen der „Verkehrsprojekte deutsche Einheit“ vergleichbar gewesen wären mit zwei Ausnahmen: Rhein-Main-Donau-Kanal und ICE-Strecke Hannover-Würzburg.

Letztere war eher lokal umstritten, dort wo sie an die Oberfläche trat, sonst aber mit breitem politischen Konsens getragen. Baukulturelle Höhepunkte findet man jedoch höchstens in drei großen Talbrücken über Werra und Main, dem Bedarfsträger mühsam in Wettbewerben abgetrotzt. Dazu kommen noch eine Reihe vorbildlicher Ausgleichsmaßnahmen im landschaftlichen Umfeld, besonders in den letzten Bauabschnitten.

Beim Rhein-Main-Donau-Kanal, dessen wirtschaftliche Notwendigkeit bis heute politisch höchst umstritten ist, dessen Freizeitwert dennoch auch von den Gegnern genossen wird - z.B. an der fränkischen Seenplatte - sind trotz oder gerade wegen der heftigen Auseinandersetzungen um Sinn oder Unsinn eine Reihe herausragender Ingenieurbauten - vor allem im Bereich von Fuß- und Radwegbrücken - als Einzelobjekte entstanden. So etwas wie eine Ensemblebildung von Großbauwerken, wie sie z.B. bei dem Ausbau des Neckars unter Mitwirkung von Paul Bonatz als Architekten in den späten 20er Jahren gelang, war kein Ziel, es sei denn, man nimmt die z.T. ganz vorbildlichen landschaftsgestalterischen Begleitmaßnahmen zum Ingenieurbau hinzu.

Im Autobahnbau gab es zum damaligen Zeitpunkt neben stecken gebliebenen Großvorhaben eher kleinere Ergänzungen und Erweiterungen des Netzes und vor allem erste große Erneuerungen vorhandener Strecken. Alles Maßnahmen, die nicht zum Gegenstand einer Intensivierung baukultureller Überlegungen anregten, wie dies bei früheren Großvorhaben -

zuletzt bei den Strecken Frankfurt - Nürnberg und Würzburg - Kirchberg in den 60er Jahren oder bei einzelnen Großbrücken der BAB Stuttgart - Singen (Neckarbrücke) oder Heilbronn-Würzburg (Kocherbrücke) der Fall war. Der wesentliche Teil der Rheinbrückenensembles und der großen Elb- und Hafenbrücken lag bereits längere Zeit zurück. Die Zusammenarbeit von freien Architekten und Ingenieuren war danach immer mehr die Ausnahme geworden. Bei Standardbrücken gab es sie praktisch seit vielen Jahren überhaupt nicht mehr. Eine Ausnahme bildeten nur die damals verstärkt realisierten Lärmschutzanlagen, die aber eher Tummelfeld von fantasievollen Grafikern wurden, als Arbeitsgebiet von Entwerfern, die sich mit den besonderen Problemen der ganz unterschiedlichen Gestaltanforderungen auf Innen- und Außenseite auseinander setzten. Nicht verwunderlich, wenn sich bei nicht wenigen Ingenieuren die Auffassung festsetzte, dass bei Gestaltung durch Architekten vor allem aufgesetzte Details und außergewöhnliche Farbgebung heraus käme. Dieser nachvollziehbare Eindruck wird auch durch die Mitte der 80er Jahre dominierende Architekturmode gestützt, bei der die zweite Garde der Postmoderne sich in verspielten, oft ungekonnt aufgesetzt wirkenden Detailauswüchsen gefiel.

Stand der fachübergreifenden Ausbildung
Die von Ingenieuren wie Fritz Leonhardt, Schlaich und Architekten wie Ackermann in Stuttgart noch praktizierten fachübergreifenden Ausbildungsstrukturen - Bonatz hatte damit schon vor dem ersten Weltkrieg als Assistent von Theodor Fischer begonnen - haben sich in der allgemeinen Ausbildungspraxis nicht durchgesetzt, geschweige denn um die Landschaftsplanung erweitert, obwohl gerade die beginnende Ökologiebewegung, die ihren Niederschlag u.a. im Bundesnaturschutzgesetz mit der Eingriffs- und Ausgleichsregelung gefunden hatte, eine Veränderung der Ausbildung hätte provozieren müssen. Jeder Straßenbau ist schließlich eine Umgestaltung von Landschaft, und es ist bis heute befremdlich, dass zur Grundausbildung des Straßenbaues keine Stunde Landschaftsplanung gehört. Umgekehrt

konnte man beobachten, wie generell negativ in der Ausbildung von Landschaftsplanern die Neuanlage von Straßen gesehen wurde. Diese Kritik am Ausbildungssystem gilt im übrigen für beide Teile Deutschlands, obwohl auf dem Papier gerade an der Hochschule für Architektur und Bauwesen einiges vorbildlich formuliert war. Man darf also festhalten, dass die für den Verkehrsbau benötigten Fachleute in ihrer Ausbildung bereits völlig getrennte Wege als die Architekten und Landschaftsplaner einschlagen müssen. Weder das innovative Werk von Alwin Seifert aus den 30er Jahren, dem in Europa nichts Gleichwertiges entsprach, noch jene Parallelentwicklungen im Rahmen des „New Deal“ unter Roosevelt mit landschaftsgebundenen Straßenbauten, z.B. in Vermont oder den Blue Mountains, haben eine nachhaltige Wirkung gehabt, die über die 60er Jahre merkbar hinausgingen.

So sehr man die politischen Gründe verstehen kann, die eine Missachtung der Arbeit Seiferts begründen könnte, so sehr verwundert es, dass eine fachlich begründete Diskussion auch angesichts der politisch so unverdächtigen Entwicklungen in den USA der 30er Jahre bis heute nicht geführt wird.

Organisatorische Voraussetzungen

In der zentralistisch aufgebauten DDR gab es keine landesgebundenen Fachämter, die aus dem Stand in der Lage gewesen wären, die Bundesvorhaben vor Ort umzusetzen. In der alten Bundesrepublik war man gerade dabei, mangels ausreichender Projekte, die bisherige Landesämterstruktur zu straffen und teilweise zu verkleinern. So ist nachvollziehbar, dass man von vornherein ausschloss, in den neuen Ländern Verwaltungsstrukturen aufzubauen, die das gesamte Neubauvolumen hätten in 10 - 20 Jahren umsetzen können, um danach dann wieder zurück gefahren zu werden. Die logische Konsequenz war die Gründung einer temporär angelegten Gesellschaft, die von Bund und den neuen Ländern getragen wurde: die DEGES. Schon Ende der 20er Jahre hatte man ein solches privatwirtschaftlich operierendes Konstrukt für den Autobahnbau erfunden. Das nationalsozialistische Regime hat dies dann nur aufgegriffen und politisch vereinnahmt.

Mit diesem Konstrukt - man hätte es sich für die Bahnprojekte aus heutiger Sicht auch gewünscht - hatte man eine Struktur gefunden, in der nicht nur Teile der DDR-Fachverwaltung integrierbar war, sondern auch Teile der nicht mehr benötigten Rhein-Main-Donau Gesellschaft und vor allem eine Reihe engagierter Führungspersönlichkeiten aus Landesämtern der alten Bundesrepublik, bis hin zu reaktivierte Ruheständlern aus ehemaligen Leitungspositionen. Diese Mischung hat sich als durchaus dynamisch erwiesen, vor allem als gut geeignet, festgefahrene Vorstellungen zu Standards neu zu formulieren und weniger Praktikables aufzugeben. Im Zusammenspiel der zahlenmäßig klein aber fachlich höchst engagiert besetzten neuen Landesämter mit der DEGES hat es den notwendigen Wissens- und Regeltransfer auf kurzen Wegen gegeben.

In der DDR gab es ja in Weimar und vor allem in Dresden eine theoretisch bestens fundierte Ingenieurausbildung. Die reduzierte Praxiserfahrung war schnell überwunden, also kein wirkliches Hindernis, und es hat sich gezeigt, dass gerade die an den vorgenannten Orten Ausgebildeten i.d.R. beachtliche Karrieren in Ämtern und freien Büros machen konnten.

Fazit: Die organisatorischen Entscheidungen zu Beginn der 90er Jahre haben - zumindest für die Straßen- und Wasserbauvorhaben des Bundes - ausgezeichnete Grundlagen für eine niveauvolle Neubauplanung geliefert. Extremer Zeitdruck und mangelnde Praxis in der Zusammenarbeit von Ingenieuren, Architekten und Landschaftsplanern standen dem allerdings eher entgegen.

Planung zwischen Innovationswillen und Zeitdruck

Innovationswillen der Beteiligten

Die Anfangsphase der DEGES und der Landesämter war immer auch begleitet von Überlegungen und dem erklärten Willen der Leitungsebene, nicht nur Fehler der Vergangenheit zu vermeiden, sondern aktiv Neues zu wagen, ohne leichtfertig Bewährtes aufzugeben. Man muss daran erinnern, dass Ende der 80er Jahre eine Reihe gravierender Baumängel an Großbauwerken diskutiert wurden und die Bauun-

terhaltungsmaßnahmen deutlich zunahmen. Gerade viele der Älteren haben sich trotzdem für einen Neuanfang in Sachen der formalen Gestaltung ausgesprochen. Die Entscheidung, Architekten zu engagieren und bei dieser Aufgabe mitwirken zu lassen, ist aus der DEGES selbst gewachsen und vom Bundesverkehrsministerium von Anfang an unterstützt worden. Es hat keinen Druck seitens der allgemeinen Öffentlichkeit bedurft. Dies ist angesichts der zuvor geschilderten allgemeinen Ausgangslage der 80er Jahre eher erstaunlich. Ob immer die richtigen Partner gefunden wurden, ist eine andere Frage. Festzuhalten bleibt, dass trotz des extremen Zeitdrucks aus Politik und betroffener Öffentlichkeit - die Straßenbauer sind in der Anfangszeit geradezu auf Händen getragen worden, keine Grundsteinlegung ohne zustimmende Demonstrationen - man das Thema der Gestaltwirkung der Bauwerke als ein wesentliches Entwurfs-element betrachtet.

Konstruktive Innovation versus bewährtes Bauen

Im Widerstreit zwischen dem zuvor geschilderten Zeitdruck - man kann ihn nicht eindrucklich genug formulieren - einerseits und dem beschworenen Willen, neue Qualitäten zu schaffen andererseits, sind viele innovative Ideen aus dem Bereich des Ingenieurbaus - die nicht selten von Architektenseite sehr gestützt wurden - gerade in der Anfangsphase nicht zur Realisierung geführt worden. Zum einen war es damals keinesfalls sicher, dass sich durch europaweite Ausschreibungen die Preise so günstig gestalten lassen, zum anderen war unter Zeitdruck eine ausreichende Abwägung von ganz neuen Praktiken schwer durchführbar. Man hat sich also zunächst für einen eher konservativen Weg im Ingenieurbau entschieden, mit dem sich die Ingenieure und Architekten dann auseinandersetzen mussten. Es hat sich gezeigt, dass auch in diesem Bereich sowohl formal, bis hin zu Standarddetails einiges zu verbessern war und auch genügend Spielraum blieb, um sinnfällige Gesamtgestaltkonzepte zu entwickeln.

In der zweiten Hälfte der bisherigen Arbeit sind dann besonders im Großbrückenbau eine Reihe von Bauten entwickelt worden, die sowohl in der Konstruktion - z.B. gibt es heute bei Spannbetonhohlkästen vorwiegend nur noch

extern liegende Vorspannungen und eine Renaissance des Stahlverbundbaus - als auch im Bauverfahren innovative Elemente aufweisen. Dies gilt auch für Rahmenbauwerke in Stahlverbund, die mit ihrem hohen Vorfertigungsanteil gerade für Bauten über laufendem Verkehr organisatorisch und hinsichtlich der Kostenreduzierung beträchtliche Vorteile aufweisen.

Alle diese Neuerungen sind architektonisch begleitet worden und stellen fast durchweg die gelungensten Bauwerke dar, die europaweit keinen Vergleich zu scheuen brauchen.

Sinnfälligkeit der Gestaltkonzepte

Die Gestaltkonzepte sind i.d.R. eingebettet in einen regionalen Zusammenhang, dienen der Orientierung und sollten dem Autofahrer einerseits nichts von seinem Konzentrationsvermögen wegnehmen und andererseits den Beifahrern Signale geben auf den jeweiligen Ort, ohne dessen landschaftliche Qualität zu beeinträchtigen. Mehrheitlich war man der Meinung, dass alle gewollt auffälligen gestalterischen Darbietungen vermieden werden sollten, es sei denn, man wollte einen Wechsel zu einem anderen Gestaltabschnitt anzeigen. Die Gestaltungselemente sollten darüber hinaus auch noch wirken, wenn das Großgrün ausgewachsen sein wird.

Der regionale Zusammenhang wurde i.d.R. durch Verwendung von Materialien aus der jeweiligen benachbarten Siedlungstypologie herbeigeführt. Verlässt man in diesen Bereichen die Autobahn, dann wird man in den anliegenden Orten eine Wiederentdeckung machen. Sowohl für den Tourismus, als auch für das Heimatgefühl der Anwohner kann dies ein Gewinn sein. Die Gestaltung erhält so einen anthropologischen Kern und bleibt nicht formal abstrakt und womöglich modisch kurzlebig.

Nicht immer sind die Bedingungen der Trassenlage geeignet, mit den querenden Brücken optisch wirksame Verknüpfungen mit der regionalen Siedlungsstruktur herzustellen. Es bedarf nämlich einer größeren Menge ähnlicher Bauwerke in Normallage, und die gibt es z.B. bei der Querung von höheren Mittelgebirgszonen nicht. So sind im Thüringer Wald und im westlichen Eichsfeld moderne Rahmenbau-

werke entwickelt worden, die entweder Torwirkung über Einschnitten oder vor Großbrücken darstellen und die wechselnden Panoramablicke gegeneinander abgrenzen. Hier dominiert eindeutig die dramatischere Landschaft, über die die Trassen in vielfach eindrucksvoll gekonnter Eleganz hinweg führt. Blickbeziehungen zu Siedlungsstrukturen sind da eher die Ausnahme.

Die neuen Trassen konnten weitgehend so gelegt werden, dass umfänglichere Lärmschutzanlagen nicht notwendig wurden. Wo dies doch der Fall war, haben sich nach anfänglich unterschiedlichen Lösungsansätzen die ganz einfachen unaufgeregten Gestaltungslösungen als Standard durchgesetzt.

Bei Trassenerweiterungen im Bestand waren dagegen häufig umfängliche Lärmschutzanlagen notwendig. Statt den bekannten grafisch auffälligen Mustern aus den 80er Jahren sind einige vorbildliche Beispiele ruhiger Linienführungen entwickelt worden, auch dort, wo die Komplexität der Trassen und ihre Knoten dies besonders erschwerten, wie z.B. an der A 4 zwischen Dresden-Neustadt und Dresden-Klotzsche.

Potentiale für innovative Entwicklungen und Verbesserungen

Verknüpfungen von Trassenbau und Landschaftsbegleitplanung

In diesem Zusammenhang muss man auf ein generelles Defizit in der Landschaftsbegleitplanung hinweisen: Es fällt auf, dass sich neben der Dominanz der geometrisch entwickelten Trassenmodulation in Damm und Einschnitt und der vielfach eher buchhalterisch ausgeübten Ausgleichsmaßnahmenplanung zu selten gestaltende Kräfte entwickelt haben. Insbesondere bei der Planung von Rastplätzen fällt dies auf: Hier herrscht die Richtzeichnung vor, die kaum sinnfällige Abwandlungen erfährt, die

sich aus der örtlichen Lage ergeben könnten. Auch sind praktisch keine Beispiele entwickelt worden, wo man vom Rastplatz z.B. eine der ausgezeichnet gestalteten Großbrücken sehen kann. So wird unnötigerweise herausragende Ingenieurskunst vor dem zahlreichen Benutzerstrom auf der Autobahn versteckt. Wie genial ist da z.B. früher in den 60er Jahren die Würzburger Raststätte platziert worden.

Weitere Potentiale verstecken sich in der Anordnung der Pflanzungen für den Eingriffsausgleich. Heute, wegen der niedrigen Jungpflanzen noch wenig augenfällig, ist der optische Bezug der Autobahnbenutzer zur jeweiligen Landschaft viel zu häufig nicht beachtet, charakteristische Sachbezüge, z.B. zum Harz, zu den Elbauen, zum Thüringer Wald, sind zugepflanzt. Mit dem in wenigen Jahren dadurch entstehenden monotonen Grünraum vergibt man sich wichtige regionale Impulse für den Tourismus. Deutschland versteckt sich sozusagen hinter Hecken und Baumgruppen. Wer will das in Wirklichkeit?

Ebenso liegen in der kleinräumigen Betrachtungsebene der unmittelbaren Brückenumfelder noch Gestaltungspotentiale brach, die aus einer nicht kreativ organisierten Zusammenarbeit von Landschaftsplanern, Wasserbauingenieuren und Straßenbauern herrühren: Regenwasserreinigungs- und Auffanganlagen. Meist aufwendig, aber gestalterisch völlig lieblos eingezäunt, stehen sie nicht für das landschaftsarchitektonische Können.

So wird dem wichtigen Schutz der Natur, der gerade der zuvor beschriebenen Gruppe ja am Herzen liegt, eine technisch-organisatorisch dominierte Gestalt übergestülpt, die das positive Grundanliegen konterkariert. Baukultur muss das ganzheitliche Bedenken zum Ziel haben, wenn sie bedeutsam sein will. Sie sollte deshalb die komplexen Ziele einer Bauinvestition auch in eine umfassende, bis ins Detail durchkomponierte Gestalt führen, das Streben nach Vollkommenheit muss spürbar werden.