



# Lebensraum Straße



**Lebensraum Straße im Dorf durch unbefestigte Anger und Wege, denen sich Gärten und Häuser harmonisch zuordnen.**



Die barocke Achse in Ludwigslust hat noch ihr historisches Straßenprofil mit Pflasterstreifen in der Straßenmitte, wassergebundenen Decken im Baumstreifen und gepflasterten Randstreifen. Der Kraftfahrzeugverkehr rollt ohne aufdringliche Reglementierung durch Verkehrszeichen und Markierungen über diese Promenade. Straße und Randbebauung bilden eine Einheit.

Eigentlich ein Villenviertel, in dem Straßenraum und Wohnhäuser einander ergänzen. Mit dieser verkehrstechnisch exakten Straßenbemalung ist der ursprüngliche Charakter des Wohnquartiers dahin.



Es muß das schier unmöglich Erscheinende immer wieder versucht werden: auch im Zeitalter der Massenmotorisierung Straßen und Plätze im menschlichen Maß und in menschlicher Qualität zu erhalten. Das ist - paradoxerweise - bisher noch am ehesten gelungen, wo öffentliche Armut dem Perfektionismus der Straßenbauingenieure Grenzen gesetzt hat, z.B. in den südeuropäischen Ländern oder im östlichen Deutschland.

In den ökonomisch erfolgreicheren Bundesländern haben sich Verkehrsfluß und Verkehrssicherheit als alles beherrschende Maximen des Motorzeitalters zunächst ungehemmt durchgesetzt. Die Folgen sind bekannt: Abgehackte Chausseebäume, breite Asphaltbänder in Dörfern und Städten, Trassenbegradigungen, Verkehrsdurchbrüche, mehr und noch mehr Fahrspuren, Abbiegespuren, Standspuren, mit wilder Kriegsbemalung markiert, Stadtautobahnen, Fußgängerunterführungen zwischen beschmierten und verschmutzten Betonwänden - und der ganze Rest. Die Städte wurden zu Un-Orten.

Als es ganz unerträglich geworden war, schuf man Reservate in Form von Fußgängerstraßen und erfand allerlei Automobilschikanen, die freilich auch keinen Fußgänger fröhlich machen. Eine reiche Vegetation von Pollern, Pflanzschalen, Ketten, Gittern, Parkuhren, Schranken und vielerlei reglementierenden Markierungen sproß empor und verwandelte weite Stadtbereiche in einen abgefeimten Irrgarten. Die kleinen Städte, schließlich die Dörfer, machten es nach.

Was die oft jahrhundertealten Weg- und Straßenführungen und -formen aus der Vor-Autozeit den Menschen bedeutet hatten, ging dabei weithin verloren. Nun, da schon so viel Schaden angerichtet ist, müssen wir alles daran setzen, der weiteren Zerstörung Einhalt zu gebieten und die noch erhaltene Substanz so weit wie möglich zu retten.

1. Straßen sind nicht nur für den Autoverkehr da. Sie sind Lebens-, Erlebnis- und Bewegungsräume der Stadtbewohner im umfassendsten Sinn. Natürlich muß man sie in der Regel auch mit dem Auto befahren können - aber nur soweit das zu machen ist, ohne ihre Gestalt dem Diktat der Motorisierung zu unterwerfen.

2. Straßen sind Orte in der Landschaft - nicht nur wenn sie in der freien Natur verlaufen, auch in der dreidimensionalen Modellierung der Stadttopographie, erst recht in den Dörfern. Wo dies noch spürbar ist, sollten die damit verbundenen Irregularitäten eher unterstrichen als begradigt und geglättet werden.

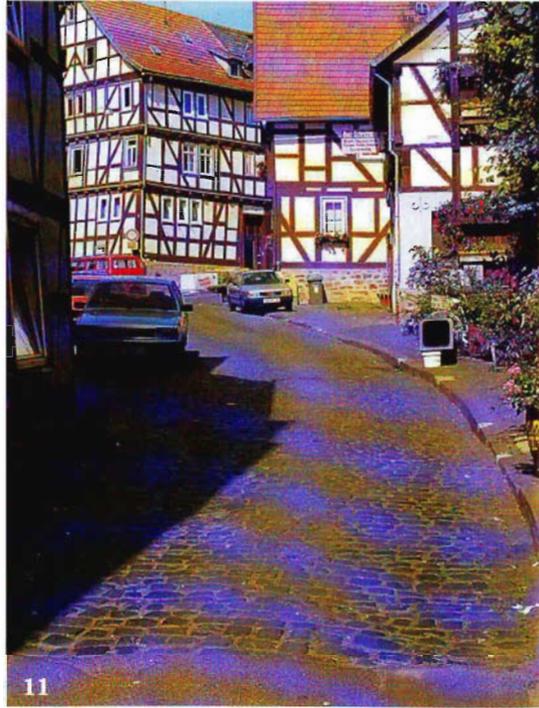
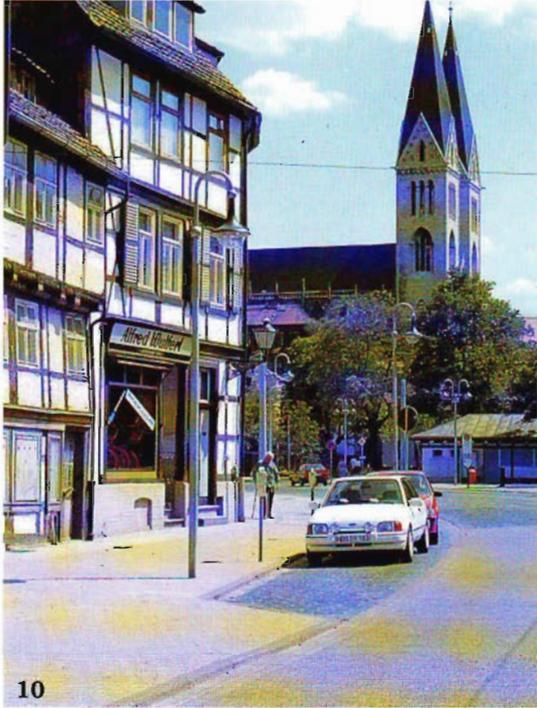
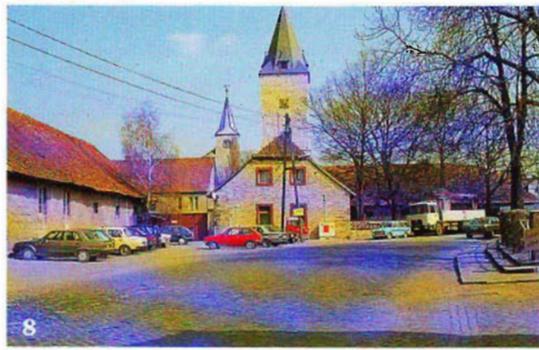


**6**  
Die alten Heerstraßen wurden zu gepflasterten, von Bäumen begrenzten Chausseen ausgebaut. Sie sind durch die Ansprüche des modernen, schnellen Verkehrs gefährdet. Diese Landstraße von Stralsund nach Greifswald bleibt unverändert, weil die neue Autostraße neben der alten Allee trassiert wurde.

**7**  
Am Ortsrand erhielten die Chausseen Fußwege und Hochborde. In Westdeutschland sind solche Ortseinfahrten schon lange zu technisch bestimmten Kraftfahrzeugstraßen umgebaut worden.

**8**  
Dorfplatz, noch in seiner schlichten überlieferten Gestalt erhalten.

**9**  
Peinlich wird es, wenn verbleibende Restflächen im Dorf aus Verlegenheit zu städtischen Schmuckplätzen hochstilisiert werden. Das typisch Dörfliche geht verloren.



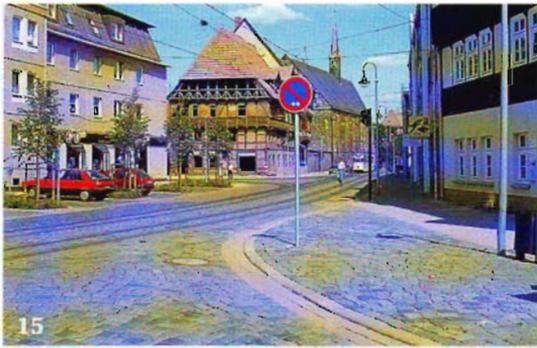
**10**  
Stadtsanierung muß alte Straßenräume nicht nachteilig verändern. Die Altstadt von Alsfeld/ Hessen ist ein Beispiel für behutsamen Umgang mit dem Straßennetz. Die Fachwerkhäuser sind instandgesetzt, die Straßenflächen unverändert geblieben oder der historischen Situation entsprechend neu gepflastert: Für die Ortschaften im Osten Deutschlands ein ermutigendes Beispiel.





11  
Die Sanierung der Altstadt von Halberstadt wirkt durch die Verwendung von Betonpflaster geschleckt. Fremd liegt es vor den alten Fachwerkhäusern.

12-13  
Die großen, im Zweiten Weltkrieg nicht zerstörten Gründerzeitquartiere haben ihren ursprünglichen repräsentativen Charakter bis heute bewahrt. Ihre Qualität liegt in der gestalterischen Einheit, von plastischen Gebäudefluchten und einheitlich gepflasterten Straßen. Die anspruchsvoll mit Sandsteinplatten belegten Trottoirs gehören als Basis



15



18

zu den Gebäuden und markieren die Baufluchten. Die Hochborde zeichnen den Grundriß des Straßennetzes nach.

14

In den Städten Ostdeutschlands verkehren noch die Straßenbahnen. Die überkommenen Gleisanlagen aus der Vorkriegszeit zeichnen den Straßenverlauf geradezu ornamental nach.

15

Das Prinzip der in die Fahrbahn eingepflasterten Gleise ist bei der Modernisierung und Sanierung in Halberstadt bewahrt worden. Ein ermutigendes Beispiel, das jedoch nicht den gängigen Regeln entspricht.

16

Die alte Großpflasterstraße in Weimar spannt sich ohne jegliche Einbauten von Bord zu Bord mit trichterförmigen Abschnitten. Gerade deshalb fügt sie sich im Gegensatz zur Asphaltstraße in die Stadtlandschaft ein. Sie wirkt als Teil der Parkanlage; sie setzt Bauwerke wirkungsvoll in Szene. Sie zeichnet die Topographie in weichen Linien nach, entspricht in dieser Form aber nicht den Richtlinien für den heutigen Straßenbau. Sie ist deshalb gefährdet.

17

Das Großpflaster ist über den ganzen Herderplatz in Weimar gezogen und setzt sich in den einmündenden Straßen fort. In der Einheit von Platzfläche und Bebauung kommen die städtebaulichen und architektonischen Elemente wirkungsvoll zur Geltung.

18-19

Vordergründiges Schmuckbedürfnis hat einen Teil des Platzes in Gotha zerstört; die andere Hälfte hat ihre historische Gestalt und ihren Charme bewahrt.

20-21

Die historischen Ortsquartiere sind heute auch durch den ruhenden Verkehr beeinträchtigt, Schmuckbedürfnis und ökologisch motivierter Straßenumbau entstellen oft Straßen und Plätze. Für den ruhenden Verkehr ist so aufwendiger Umbau unnötig (20). Durchgehendes Querparkein ohne aufdringliche Markierung erhält den historisch überlieferten Eindruck (21).

3. Straßen und Plätze sind ihrem Wesen nach Geschichtszeugnisse. Je mehr davon noch sichtbar und erlebbar bleibt, umso reicher und bergender ist der Erlebnisraum, den sie darstellen. Terrassierung, Pflasterung, Bepflanzung, Rand-Parzellierung und Bebauung, Einrichtungen mit historischem Bezug, Wegsteine, Denkmale sind wichtige Elemente von gemeinschaftsbildender Öffentlichkeit. Wo Neues unbedingt hinzugefügt werden muß, bitte so wenig, so bescheiden, so unauffällig wie möglich.

4. Straßen brauchen Bäume.

5. Was Straßen nicht brauchen:

- eine Versiegelung von Rand zu Rand,
- eine narrensichere Anordnungsbemalung,
- Großtafelwerbung und grelle Reklamen,
- schickes Straßenmobiliar und nostalgische Pickelhaubenlaternen.

Vor allem darf die unglaubliche Chance nicht vertan werden, die mit der verfallsträchtigen Zwangskonser-vierung alter Straßensubstanz in den östlichen Bundesländern verbunden ist. Helfen wir den alten Straßen dort zu überleben. Das Unaufwendige, scheinbar Effektlöse einer solchen Erhaltungsstrategie des Unscheinbaren wird sich als Reichtum erweisen.



In den ostdeutschen Dörfern sind die ortsverbindenden Chausseen seit ihrem Ausbau zu Anfang dieses Jahrhunderts unverändert geblieben. Sie gehören mit der gepflasterten Fahrbahn und den verbleibenden Flächen vor den Grundstücken zur historischen Ortslage.

Verkehrsanforderungen und technische Perfektion haben in Westdeutschland solche Straßenräume zu trennenden Schneisen werden lassen. Nach den gängigen Richtlinien werden städtische Verkehrsstraßen gebaut - mit Abbiegespuren, Markierungen und Verkehrszeichen. Die verbleibenden Flächen bis zu den Grundstücksgrenzen sind ebenfalls asphaltiert. Die unwirtliche Ortsmitte gehört dem Autofahrer.





**Unbefestigte Wege verbanden ursprünglich Dörfer und Feldmarken. Im 19. Jahrhundert wurden sie mit robustem Großpflaster befestigt und prägten die landwirtschaftlichen Gebiete. In Westdeutschland gibt es solche Straßen nicht mehr. Sie wurden für den schnellen Verkehr asphaltiert und ausgebaut.**



**Die Materialauswahl bestimmt entscheidend den Charakter eines Straßenraumes. Dieses großzügige Pflaster gliedert die Straße und läßt weitere technische Anweisungen überflüssig erscheinen.**



*Faltblattreihe F 15*

*Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz  
Geschäftsstelle beim Bundesminister des Innern  
Graurheindorfer Straße 198 • 5300 Bonn 1 • Tel.: 02 28/6 81-55 65  
Text und Fotos: Dr. Hans-Eckhard Lindemann  
Grafik: Albatros Medien & Werbung GmbH Köln*