

Der Landschaftsarchitekt muß den gesamten Planungsprozeß bei neuen, oft das Landschaftsbild beeinträchtigenden Verkehrswegen begleiten.



Trassenplanung von Anfang an

Wolfgang Weinzierl

Peter Nilson schildert in seinem Buch „Zurück zur Erde“, daß viele der großen Wege auf unserer Erde älter sind als alle Kulturen und älter als der Mensch: „Durch das mittelalterliche Europa lief ein Labyrinth von Wegen nach Compostela oder Rom (...). Im Jahr 1500 druckte Erhard Etzlaub in Nürnberg die ersten Straßenkarten, kleine Blätter, die den Romfahrern zeigen sollten, wo sie sich befanden und wie weit der Weg noch war.“ Zwischen 1812 und 1867 entstand der „Topographische Atlas vom Königreich Bayern“. Er bildete die Grundlage der topographischen Erfassung im System der Landesvermessung. Zu dieser Zeit stellten Topographie, Wald und Gewässer noch Zusammenhänge her, Ortschaften sind integraler Teil der Landschaft. Gegen Ende des Jahrhunderts haben die Eisenbahnlinien ihre weit geschwungenen Magistralen in die Landschaft gezogen. Doch Siedlungen sind nur bescheiden gewachsen, die Landschaft ist nahezu unverändert.

Mit dem Bau der ersten Autobahn beginnt der Faktor Schnelligkeit verkehrspolitische Entscheidungen zu dominieren. Aber selbst die „schnelle Straße“ orientiert sich anfangs noch an den Leitlinien der Landschaft und berührt dabei die Siedlungen. Lärmschutz ist noch kein Thema. Heute sollen sie möglichst weit entfernt von besiedelten Gebieten verlaufen. Man „er-fuhr“ die Landschaft noch. Heute dagegen „durch-fährt“ man sie, läßt sie rechts und links liegen. Hinweisschilder ersetzen das Landschaftserlebnis. Doch trotz dieser einschneidenden Verkehrstrassen bleiben die Grundzüge der Landschaft erhalten, auch wenn sie oft nicht mehr zu spüren sind. Auch wachsende Städte und strukturlos ausufernde Ortschaften können die ökologischen Zusammenhänge des Naturraumes nicht zerstören. Geologie, Morphologie, Böden, Gewässer (und ihre Entstehungsgeschichte) gehen über unsere Zeithorizonte hinaus. Mögen im Lauf der Jahrtausende und

Jahrhunderte Wälder wachsen oder Äcker und Wiesen kultiviert werden, die Ausgangslage wird sich höchstens durch erdgeschichtliche Katastrophen ändern. Städte werden dann nur noch archäologische Spuren sein. Die gewaltigsten Damm- oder Brückenbauwerke zerbröseln unter der langatmigen Dynamik der Erdgeschichte. Hier und jetzt aber ist unsere Wahrnehmung der Landschaft bestimmt durch die verschiedenen Verkehrstrassen mit allen technischen Elementen. Somit müssen sich Planer mit zwei Gesichtspunkten auseinandersetzen: den Grundzügen unserer Landschaft und der Gestaltung technischer Elemente.

Landnutzung, ob naturfern oder naturnah, ist temporär. Wichtig sind die zugrundeliegenden Entwicklungspotentiale, das morphologische Gefüge der Erdkruste. Dies wiederum fußt auf den abiotischen Schichten und Bausteinen des „ausdauernden“ Erdgefüges. Auf dieser Grundlage nehmen die Fachplanerinnen und Fachplaner den

Bestand auf und analysieren die Landschaft im Rahmen von Entwicklungs- und landschaftspflegerischen Begleitplanungen. Die Wahrnehmung des komplexen Landschaftsgefüges im Sinne eines Teilhabens an den dynamischen Veränderungen kommt dabei zu kurz. Auf diese Defizite weisen mehrere Fachveröffentlichungen der letzten Zeit hin. Die „Arge Eingriff-Ausgleich in Nordrhein-Westfalen“ schlägt ein „modifiziertes Vorgehen zur Vermeidung der Unterrepräsentanz des Landschaftsbildes bei der Kompensationsermittlung“ vor. Werner Nohl plädiert dafür, „Landschaftsästhetik und Landschaftsbildschutz als genuine Aufgabe des Naturschutzes zu betrachten“. Sabine Güsewell und Reinhard Falter beschäftigen sich mit „einem erweiterten Ansatz der naturschutzfachlichen Bewertung unter Berücksichtigung von ästhetischen, symbolischen und mystischen Aspekten“. Dabei sollten nicht nur die augenfälligen Merkmale des Landschaftsbildes, sondern auch die verborgenen oder mittlerweile überdeckten Zeichen und Linien aufgespürt und verdeutlicht werden: Seien es Spuren naturräumlicher, durch die Erdgeschichte bedingten „Wechsel“ wie geologische Brüche, Kanten oder Einsprengel oder Merkmale der menschlichen Kulturgeschichte wie etwa Spuren römischer Straßen, Siedlungen und Befestigungen oder auch die gesprengten Trümmer eines ehemaligen U-Boot-Bunkers.

Umweltverträglichkeit

Landschaftsarchitekten sollten bei Genehmigungsverfahren nicht nur die gesetzlichen Vorgaben abarbeiten, sondern ihre Arbeit zu einem Baustein für die Leitbild-Definition werden lassen. Als Teil förmlicher Verfahren kommt auch die Landschaftspflegerische Begleitplanung an einer physisch-quantitativen Festlegung von Maßnahmen nicht vorbei. Die von Maßnahmenträgern und Genehmigungsbehörden aufgestellten Vereinbarungen können nur Hilfslösungen sein, um zu den notwendigen numerischen Werten zu

kommen. Sie sind die Grundlage eines Kuhhandels auf möglichst hoher Ebene. Wichtig und wesentlich ist ein gemeinsames Leitbild von „Landschaft und Technik“ sowie der Wille, dies auch umzusetzen. Zu oft verkommen die in der Vorentwurfsphase euphorisch definierten Leitbilder in der Umsetzung doch wieder zur Restflächenbegrünung und Böschungsbepflanzung.

Trassenplanung

Vor allem bei Autobahnen und Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn dominiert heute der Zwang zum schnellen Planen. Trotzdem: Alte Tugenden der Landschaftsarchitektur und der Ingenieurbaukunst sollten mehr denn je berücksichtigt werden. Im Jahr 1971 veröffentlichte Hans Lorenz sein Buch „Trassierung und Gestaltung von Straßen und Autobahnen“. Mir ist keine Veröffentlichung eines Bauingenieurs bekannt, die besser die Kongruenz zwischen den Anliegen von Landschaft, Technik und des Menschen formuliert hätte. Heute „altmodisch“ wirkende Gestaltungsmuster sollten uns dabei nicht stören. Um so wichtiger ist die Basis eines gemeinsamen Leitbildes für den betroffenen Raum. Dämme, Einschnitte, Brücken müssen aus der Landschaft heraus entwickelt oder bewußt als neue Elemente in die Landschaft gesetzt werden. Die landschaftsarchitektonischen Maßnahmen bei der Trassenplanung müssen aus der Natur- und der Kulturlandschaft entwickelt werden. Die jeweiligen Merkmale können mit der Trasse zusammen neue Zeichen in der Landschaft setzen. In den meisten Fällen sind die Überlegungen dazu sehr einfach und die Ergebnisse wirken selbstverständlich.

Bei Verbindungs- und Umgehungsstraßen kann man vollständig zu Seifertschen oder Lorenzschen Grundsätzen zurückkehren: Schon aus Gründen der Sicherheit ist eine bestmöglich der Landschaft angepaßte oder auch untergeordnete Trassenplanung anzustreben. Leider ist letzteres immer noch

die Ausnahme. Regelwerke werden häufig wie die 10 Gebote gehandelt und Richtlinien beschränken die Phantasie der meisten Ingenieure und auch vieler Landschaftsarchitekten.

Eine herausragende Rolle spielt heute der Lärmschutz mit seinen Bauwerken. An diesen Nebenanlagen sind die Grundsätze von Technik in der Landschaft zu verdeutlichen. Besonderes Augenmerk ist immer beiden Seiten der Trasse zu widmen. Auch Rückseiten von Straßen und Schienen dürfen die Planer nicht übersehen. Das aufgesetzte und aufgepeppte Info-Design der Deutschen Bahn AG oder die biederen Landschafts-Wegweiser entlang der Autobahn machen Verkehrswege nicht attraktiver, obwohl sie dies könnten. Die Liste der Nebenanlagen ist lang, deren Größe und Häufigkeit spielen eigentlich keine Rolle. Der Umgang mit diesen scheinbar nebensächlichen Dingen ist entscheidend. Letztlich werden sie alle Teil unseres Erlebnisraumes, Teil unserer Landschaft.

Diktat der Landschaft

Angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklung und den Spielregeln des europäischen Marktes muß man sich allerdings fragen, ob Planungsüberlegungen und Gestaltungsabsichten überhaupt noch gefragt sind.

Damit wir kleinen Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten mit unseren Ideen im Räderwerk von Generalunternehmen nicht zu lästigen Außenseitern werden, müssen wir Modelle entwickeln, wie Landschaftsarchitektur – über die Ersatz-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen hinaus – parallel zu allen Verfahrensschritten mitwirken kann.

Das aufwendige und recht häufig praktizierte Kaschieren kann kein alleiniges Ziel sein. Vielmehr können mit Hilfe der Landschaftsarchitekten phantasievolle, intelligente Gesamtlösungen auch kostengünstig werden. Ein offener Dialog über die Zwänge der Landschaft von Beginn an ist nötig, damit Verkehrsbauwerke landschaftstypisch und bezahlbar bleiben. □