

Regelwerk + Augenmaß

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn ein Vorhaben gelingen soll, orientiert man sich in der Planung an bewährten Beispielen und entwickelt diese für die eigenen Anforderungen weiter. So sind weltweit über Jahrhunderte z. B. Gebäudetypen und Bauweisen entstanden, die für die regionalen Bedürfnisse die idealen Bedingungen schufen. Bei einer grundsätzlichen Änderung der Rahmenbedingungen helfen alte Erfahrungswerte jedoch nicht mehr und neue Konzepte müssen entwickelt werden, die sich wiederum über die Zeit bewähren oder auch versagen.

Die Motorisierung des Straßenverkehrs mit den damit verbundenen hohen Geschwindigkeiten markiert einen solchen Umbruch für die Gestaltung der Verkehrsanlagen, und erst in der jüngeren Vergangenheit konnten Erfahrungswerte in der Netz- und Straßenraumgestaltung konsolidiert werden.

Diese Erfahrung ist in Deutschland als „Best Practice“ in unserem Regelwerk der FGSV konzentriert und bildet den Rahmen für die weitere Entwicklung der Straßennetze und die Gestaltung der einzelnen Verkehrsanlagen. Wir können uns glücklich schätzen, ein umfassendes und in sich konsistentes Regelwerk zu haben. Es schützt vor grober Fehlplanung und damit einhergehenden Mängeln bei Sicherheit und Effizienz. Mehr noch, es bietet Gewähr, dass bei richtiger Anwendung alle Nutzungsansprüche bedacht werden oder zumindest bedacht werden sollten. Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bietet hierfür mit einem eigenen Kapitel zu den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen ein exzellentes Beispiel.

Das Regelwerk bildet den Rahmen und bietet für bestimmte Voraussetzungen erprobte Lösungen an, deren Wiedererkennbarkeit den Verkehrsteilnehmern eine Verlässlichkeit in der Benutzung gibt und damit auch der Sicherheit dient. Da jedoch nicht alle Besonderheiten der Verkehrsplanung in einem Regelwerk abgebildet werden können, ist es eben auch nur ein Rahmen. Alle mir bekannten Richtlinien eröffnen aus diesem Grund auch Lösungsmöglichkeiten, die aus einer gut begründeten Abwägung aller naturgemäß bestehenden Zielkonflikte zu Abweichungen von den vorgeschlagenen Standards führen.

Die Abwägung der Zielkonflikte muss an politisch legitimer Stelle und – wie wir spätestens seit Stuttgart 21 wissen – unter Einbindung der Zivilgesellschaft erfolgen. Das Regelwerk mit der Konsolidierung dessen, was sich im Sinne der Nutzungsansprüche technisch bewährt hat, bleibt jedoch Aufgabe von Expertinnen und Experten (FGSV) und darf nicht laienhaften Wunschvorstellungen folgen.

Man könnte davon ausgehen, dass dieses Zusammenspiel von bewährten technischen Grundlagen und politischer Verhandlung nutzungsspezifischer Ansprüche die Wünsche aller



Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Bernhard Friedrich

Leiter des Instituts für
Verkehr und Stadtbauwesen an der
Technischen Universität Braunschweig
Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats
dieser Zeitschrift

Akteursgruppen erfüllt. Dem ist aber nicht so. Bürger fühlen sich in konkreten Planungsverfahren von den Standards überfahren und auch Fachleute kritisieren, dass dem Regelwerk die politische Legitimität fehle.

In der Planungspraxis gibt es leider verschiedene Beispiele (z. B. Ausbau des Südschnellwegs Hannover), die diese Kritik nachvollziehbar werden lassen. Immer dann, wenn Standardlösungen aus dem Regelwerk als alternativlos dargestellt werden, ohne dass im Planungsstadium unter Einbeziehung der Zivilgesellschaft die Abwägung aller und auch besonderer Nutzungsansprüche erfolgt, wird das Regelwerk zu einem Schild der Technokratie.

Anstatt nun jedoch das Regelwerk insgesamt zu kritisieren, ist der Umgang mit ihm zu bemängeln. Aufgabe von uns Expertinnen und Experten in der Verkehrsplanung ist, in der Rolle der Fachverwaltungen und der beratenden Ingenieure das machbare Spektrum der technischen Möglichkeiten bis zu den jeweiligen Rändern aufzeigen und dieses dem politischen Diskurs nachvollziehbar anbieten zu können – ist es doch der Anspruch der Verkehrsplanung, im Rahmen des Regelwerks die Gestaltungsmöglichkeiten darzustellen und die damit verbundenen vielschichtigen Auswirkungen zu quantifizieren. Und genau dieser Anspruch macht unsere Arbeit gegenüber dem reinen Ablesen von Standardlösungen so attraktiv.

Für ein verträgliches Zusammenspiel technischer Grundlagen und gesellschaftlicher Abwägung rate ich deshalb,

- die Verantwortung der Planenden für nachhaltige und mehrheitlich akzeptierte Lösungen im Regelwerk noch deutlicher herauszuarbeiten,
- die Öffnungsmöglichkeiten für spezifische Lösungen bei entsprechender Begründung noch deutlicher zu betonen und
- den mit Planungsverfahren betrauten Fachleuten, den Rahmen zu nutzen und sich nicht hinter „alternativlosen“ Standardlösungen zu verstecken.

Ihr Bernhard Friedrich