

Es gibt schon viele gute Beispiele

STRASSEN VON HEUTE

Vor fünf Jahren mußten wir noch heiß diskutieren: Schwellen: ja? nein? – Netzdurchtrennung: ja? nein? – Versätze: ja? nein?, wie weit? – Fußgängerschutzflächen: durchlaufend? beidseitig? Grenzwert: 100 Kfz pro Spitzenstunde? 3000 Kfz im durchschnittlichen Tagesverkehr?

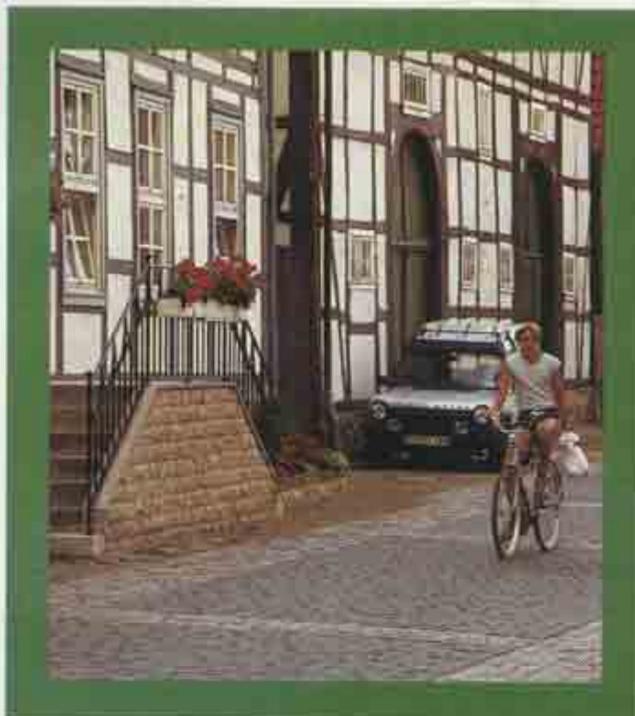
Oft waren verkrampte, zwanghafte Lösungen die Folge. Denen man die Unsicherheit ansah. Oder die verzweifelte Bemühung. Oder die Lustlosigkeit aus mangelnder Überzeugung.

Heute wird die neue Freiheit genutzt. Es gibt eine Menge guter Beispiele. Es gibt eine große Menge brauchbaren Durchschnitts. Und einige schwarze Schafe. Die Chance für die Straßen von morgen: von den guten Beispielen lernen.



z.B.: historisch . . .

Inzwischen haben wir gelernt, mit unseren Allstädten umzugehen. Das Ensemble wirken zu lassen. Zurückhaltend, solide und elegant mit der Straße umzugehen. Nicht ängstlich darauf zu spielen, ob hier zu irgendeiner Stunde ein paar (oder auch ein paar hundert) mehr Automobile durchwollen. Geschichte hat mehr Gewicht.



z.B.: ländlich . . .

Wie eine ganz normale Dorfstraße. Nur neu gebaut. Mit frostsicherem Untergrund und zuverlässiger Entwässerung.



z.B.: hanseatisch . . .

Auch hier fährt ab und zu ein Auto. Aber das Parken ist konsequent verboten. Nicht nur Parks können Inseln der Erholung sein.



z.B.: gewachsen . . .

Auch das ist Verkehrsberuhigung, ohne daß dies beim Ausbau ausdrücklich beabsichtigt war. Und zwar nur, weil hier an der richtigen Stelle ein Baum steht.



z.B.: modern . . .

Straße und Architektur konsequent gemeinsam entwerfen. Die Straße läßt die Häuser zusammenwachsen. Und gibt den Bewohnern die gleiche Chance.



z.B.: gemütlich . . .

Viele Menschen, viele Häuser, enge Straßen. Viel Verkehr, viele Autos. Und trotzdem eine entspannte Atmosphäre. Das Grün muß in die Höhe. Wohnstraßen für die Bewohner.



z.B.: beschwingt . . .

Wenn Häuser und Garagen schon festliegen, kann man Garagenvorplätze gestalterisch einbeziehen. So entsteht eine Folge von Plätzen und Engstellen. Unterstützt durch geschwungene Randbegrenzungen, die die Autofahrer optisch bremsen, und gleichzeitig viele Tausend Mark Böschungsarbeiten sparen. Auch hier wieder – Mittelbereiche asphaltiert, Randbereiche Schotterrasen. Zum Teil eingepflastert, mit allmählichen Übergängen ins Grüne.



z.B.: festlich . . .

Eine Insel macht aus der Straßeneinmündung einen festlichen kleinen Platz. Keine Verkehrsinsel, sondern eine grüne Ruheinsel.

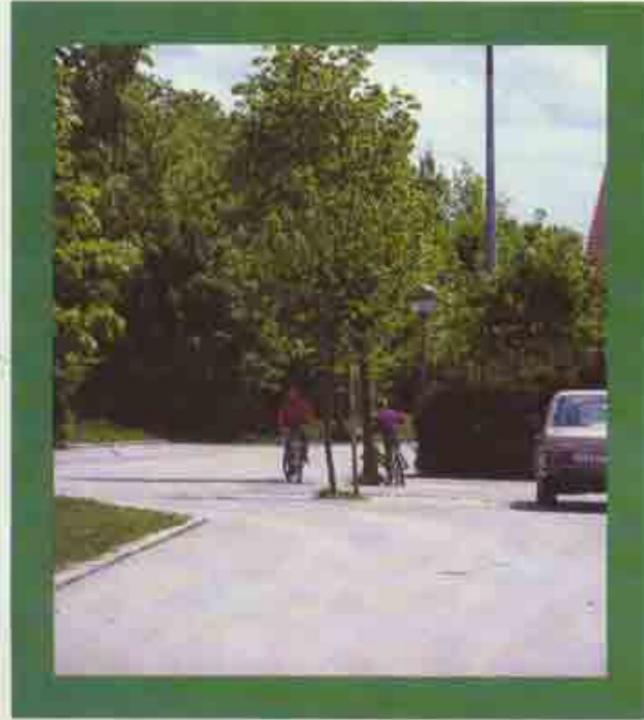


z.B.: fröhlich . . .

Blumen, Bäume und ein farbenfroher Belag; da stören selbst die vielen parkenden Autos nicht so sehr.

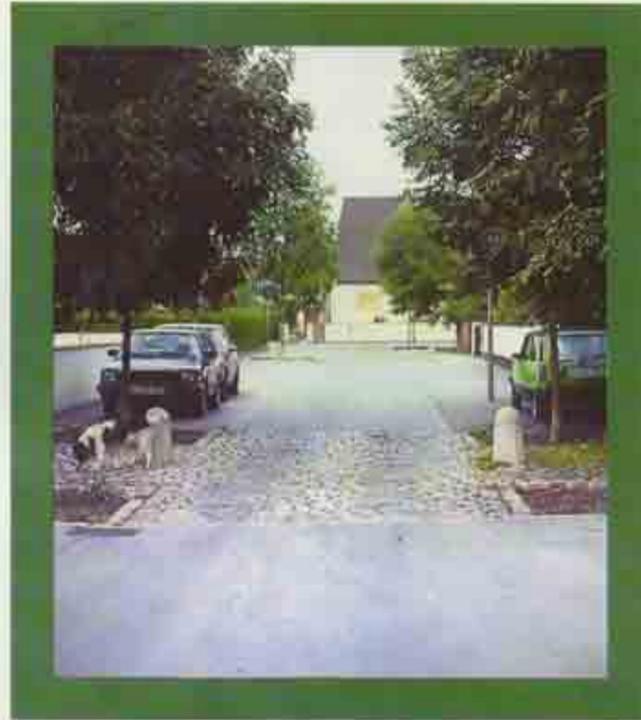
Es gibt hunderte von Beispielen. Und noch viel mehr Möglichkeiten. Planen Sie Ihre Wohnstraße!

Die vielen guten Beispiele geben Anregungen für jede Straße. Jede Straße hat einen eigenen Charakter. Jede Straße verlangt eine eigene Gestaltung. Elegant oder intim, Hanseatisch oder gemütlich. Großstädtisch oder ländlich.



z.B.: grün . . .

Bäume schaffen natürliche Versätze. Starke Versätze für PKW. Denn sie meiden den kleinen aufgepflasterten Hügel um den Baum herum. Lastwagen kommen trotzdem durch. Hier macht Radfahren Spaß. Und ist ungefährlich. Weil die Autos langsam fahren.



z.B.: einfach . . .

Drei oder vier Meter befestigter Mittelbereich. Für alle Verkehrsteilnehmer. Randbereiche Schotterrassen. Zum Abstellen, Ausruhen, Schnee ablagern, Ausweichen, Befahrbar und trotzdem grün. Verkehrsberuhigung ohne Krampf.



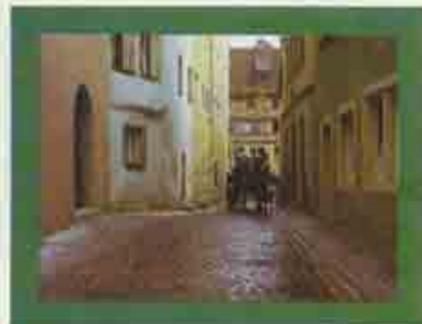
z.B.: japanisch



z.B.: kinderfreundlich



z.B.: bewährt



z.B.: historisch



z.B.: intim



z.B.: nachbarschaftlich

DER ORDNUNG HALBER

Wohnstraßen kann man unterteilen: in Straßen mit vielen oder wenigen anliegenden Wohnungen. Mit dichter oder lockerer Wohnbebauung. Mit Gärten oder fast ohne Freiflächen, so daß die Straße die Freifläche sein muß.

Und genauso können die anderen Merkmale einer Straße unterschiedlich ausgeprägt sein: Straßen ohne Radverkehr, Straßen mit einzelnen Radfahrern, Straßen mit manchmal ganz vielen Radlern, Und ausgesprochene Radtrassen, Straßen ohne Bus und Bahn, Straßen mit vier Bussen am Tag oder Straßen, in denen in der Stoßzeit alle drei Minuten eine Straßenbahn fährt. Straßen mit 10, 100 oder 1000 Kraftfahrzeugen in der Spitzenstunde. Mit ausgeprägter Stoßzeit oder mehr gleichmäßig über den Tag verteilt.

Man kann Straßen auch nach ihrer Netzbedeutung einteilen: Sammelstraßen, Verkehrsstraßen, Hauptverkehrsstraßen. Oder nach ihrer städtebaulichen Umgebung: Dorfstraßen, Altstadtstraßen, Barockstraßen. Oder danach, was sie für die anliegenden Nutzungen bedeuten. Wohnstraßen, Industriestraßen oder auch Geschäftsstraßen.

So lassen sich Kategorien bilden. Und jede Straße hat eine bestimmte Bedeutung in jeder Kategorie. Eine Geschäftsstraße kann eine Altstadtstraße sein oder aus den sechziger Jahren stammen. Sie kann Hauptverkehrsstraße sein oder Autos nur in Anlieferzeiten zulassen. Sie kann nur sporadischen Radverkehr aufnehmen oder eine Hauptradwegtrasse sein. Wenn man an alle Merkmale denkt, sind unendlich viele Kombinationen möglich. Sicher ist es schwierig alles, was vorkommt, in ein System einzuordnen.

Aber genauso sicher ist, daß man mit zu wenig Kategorien eine Straße vergewaltigen kann. Im Entwurf jedenfalls sollten alle Merkmale berücksichtigt werden.

Manchmal muß der Entwurf die Hauptfunktion der Straße stützen. Manchmal muß er mehreren Hauptfunktionen gerecht werden; eine Hauptgeschäftsstraße muß vielleicht gleichzeitig Hauptradverbindung sein und gleichzeitig Hauptverkehrsstraße. Manchmal muß der Entwurf aber gerade einer wenig ausgeprägten Funktion gerecht werden: Es kann besonders wichtig sein, daß in einer Hauptstraße auch noch Wohnungen erhalten bleiben. Büros und Geschäfte drängen von selbst nach, ebenso der Verkehr. Also muß den Wohnungen etwas geboten werden. Etwas mehr Platz, etwas mehr Ruhe, etwas mehr Grün. Auch wenn es keine Wohnstraße ist.

Bisher war die Verkehrsstärke in der Spit-

Straßenkategorien sind notwendig. Aber es sind ungeheuer viele Kombinationen möglich.

EINE GESCHÄFTSSTRASSE



kann Fußgängerzone sein



oder Verkehrsberuhigter Bereich



oder Sammelverkehrsstraße



oder auch Hauptverkehrsstraße

EINE HAUPTVERKEHRSACHSE



kann Fußgängerzone sein



oder Hauptradwegstraße



Bus- oder Straßenbahntrasse



oder auch Autoverkehrsstraße