

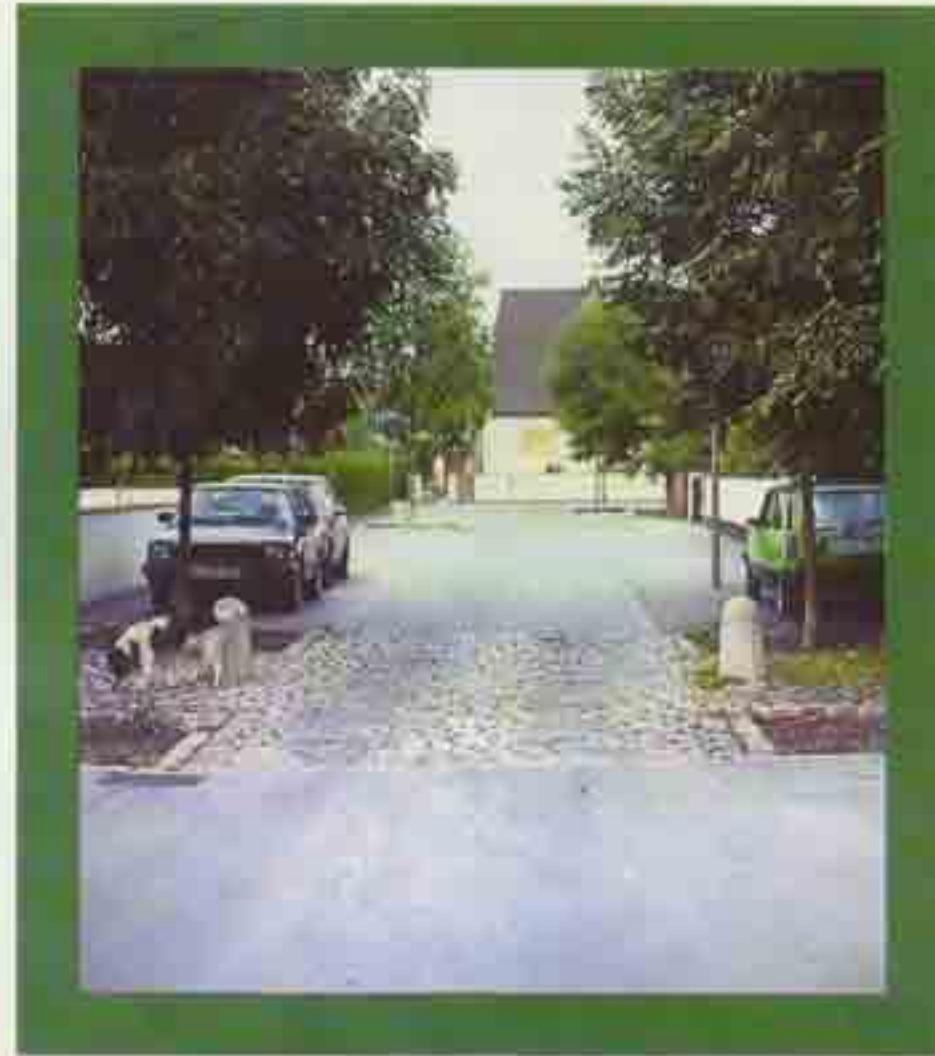
Es gibt hunderte von Beispielen. Und noch viel mehr Möglichkeiten. Planen Sie Ihre Wohnstraße!

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.



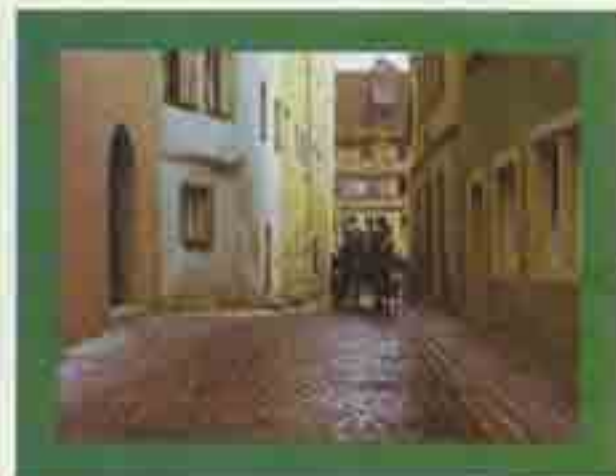
z.B.: japanisch



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