

# Bei Platzmangel muß man sich Straßenflächen teilen. Die logische Konsequenz: Die Mischfläche. Bei mehr Verkehr: Schmalfahrbahn mit Mehrzweckstreifen.

# MITEINANDER

zenstunde meist das einzige Kriterium für den Querschnitt: Danach ordnete man Straßen. Dabei vergaß man: Selbst genau ermittelte Autoverkehrsdaten zeigen nur ein einseitiges und vages Bild dessen, was auf der Straße wirklich passiert.

## Wider den Verkehrsstärkenschematismus

Denn: Selbst wenn an einem Dienstag von 16 bis 17 Uhr 758 Fahrzeuge gezählt werden, können es am nächsten Dienstag 528, und am darauf folgenden 1014 sein. Und: Diese Spitzenwerte werden in 10 Stunden der Woche erreicht. In weiteren 50 Stunden ist es kaum die Hälfte. Und in den restlichen 108 Stunden fahren nur wenig Autos. Die „Verkehrsbelastung“ ist ein Kriterium, aber andere Kriterien können für den Entwurf wichtiger sein: Wie eng die alten Bäume stehen und wieviel Platz sie zum Leben brauchen. Wie städtebauliche Situationen durch die Straßenbeläge gestalterisch unterstützt werden können. Wo wichtige Fußgängerbeziehungen queren. Und, und, und.

## Prinzip Überlagerung: Erstens Mischfläche

Die Fahrbahnen der allermeisten Straßen sind die meiste Zeit des Tages nicht ausgelastet. Denn die Vorbeifahrt eines Fahrzeugpulses dauert nur wenige Sekunden. Die Lücken zwischen den Pulks sind ungleich länger. Was liegt näher als die Fahrbahnen auch für andere nutzbar zu machen. Und die Autos so langsam zu machen, daß man sich arrangieren kann. Das Ergebnis ist die Mischfläche. Bei relativ wenigen Autos. Inzwischen tausendfach bewährt. Autos haben hier keinen Vorrang mehr. Aber wenn ein Fahrzeug kommt, treten die Fußgänger beiseite. Überlage-

rung: ein simples Prinzip.

Bei wenigen Autos reicht eine Spur und ein paar Ausweichstellen. Auch ein LKW darf nicht breiter sein als 2,50 m + Rückspiegel. Wenn mehr Autos unterwegs sind, benutzen Fußgänger die Randbereiche. Mischfläche ist dann nur noch in verkehrsschwachen Zeiten Mischfläche. Immerhin. Und Mischflächen eröffnen mehr Möglichkeiten für die Gestaltung

## Prinzip Überlagerung: Zweitens Mehrzweckstreifen

Aber auch bei mehr Fahrzeugen muß es nicht gleich zu einer harten Trennung kommen. In den Randbereichen ist auch dann noch Überlagerung möglich. Die bisherige Überlegung: zwei LKW brauchen 5,5 m, besser 6,0 oder 6,5 m. Richtig, aber zu viel für einen PKW mit 1,6 m Breite. Der einzeln fahrende PKW ist kaum zu bremsen. Zu viel Lärm, zu viel Gefahr für Radfahrer und querende Fußgänger. Das Angebot für die Verkehrsstraßen der Zukunft: ein Hauptfahrstreifen von 4,0 bis 5,0 m Breite in der Mitte; und daneben Randstreifen von 1,5 m – 2,0 m Breite. Mit deutlich anderem Belag; wenn nötig, abgetrennt durch einen 3 cm hohen Flachbord oder durch eine Rinne: Der Mehrzweckstreifen. Kein Radweg, sondern Teil der Fahrbahn. Aber geeignet für eine zeitweise verträgliche Überlagerung von LKW, Radfahrern und Fußgängern. Denn 95% aller Fahrzeuge sind PKW. Mit Breiten zwischen 1,5 m und 1,9 m. 4,0 m reichen aus, damit sich alle PKW an jeder Stelle begegnen können. Nur bei LKW-Begegnungen muß der Mehrzweckstreifen von Kraftfahrzeugen mitbenutzt werden. Und die haben dann auch mehr Spielraum als 5,5 m. Und alle sind langsamer. Weil die Fahrbahn schmaler wirkt. Und der LKW-Fahrer asym-

metrisch fahren muß. Und weil die Langsamkeit durch Versätze noch unterstützt wird.

Der Radfahrer ist besser geschützt: Er wird weniger durch überholende Autos an den Rand gedrängt. Er wird rechtzeitig ge-



Der Bestand: Für schnelle Autos, sonst für nichts.



Der LKW: wird an die erforderliche Rücksichtnahme auf Radfahrer erinnert. Trotzdem 6,50 m Platz für die LKW-Begegnung.



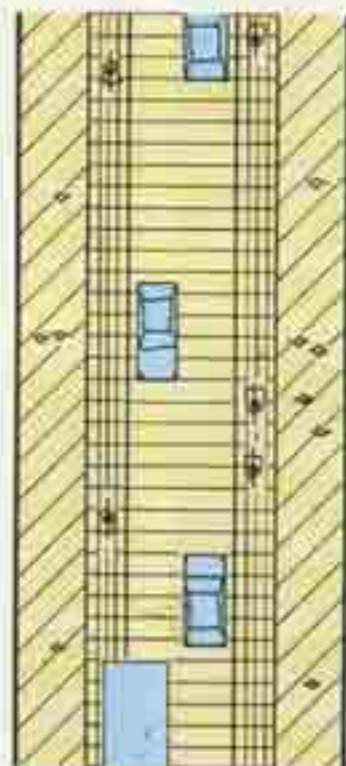
Der Radfahrer: wird nicht vom PKW belästigt. Er selbst belästigt keine Fußgänger und wird rechtzeitig gesehen.



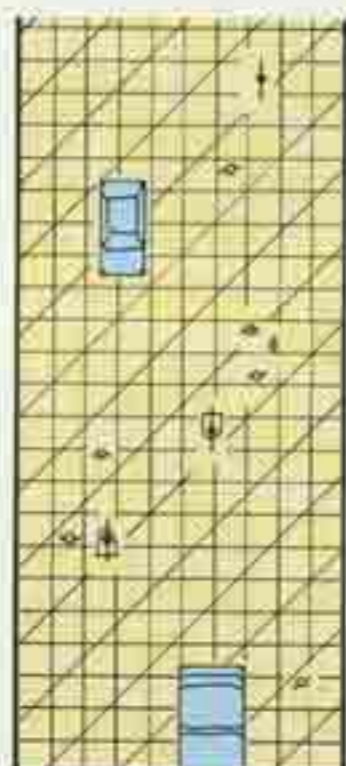
Der Normalfall: Der Mehrzweckstreifen schafft einen Sicherheitsabstand für Fußgänger, sichert die Rechte der Radfahrer am Fahrbahnrand, bremst die Autos.



Vollständige Trennung aller Verkehrsarten auf Fahrbahn, Radweg und Gehsteig

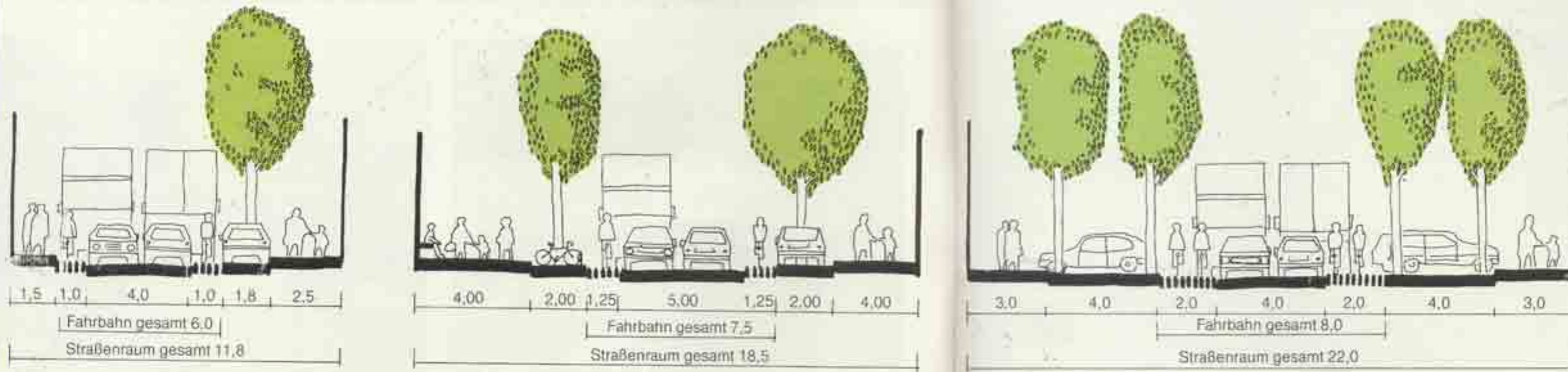


Teilweise Überlagerung von Radfahrern und wenigen KFZ auf dem Mehrzweckstreifen.

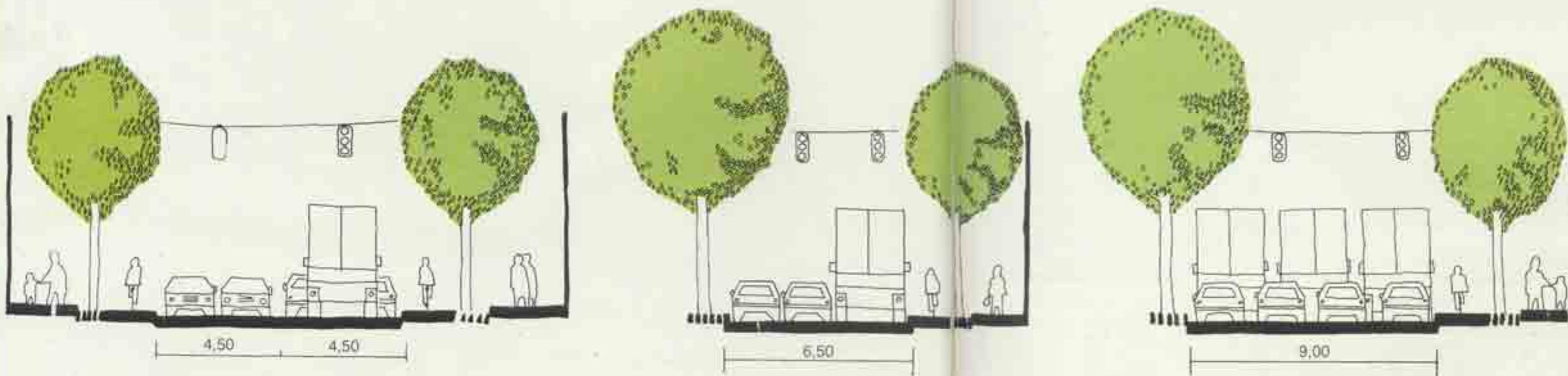


Vollständige Überlagerung aller Verkehrsarten auf der Mischfläche.

**Viele Fahrstreifen brauchen keine LKW-Breite. Denn 95% des Autoverkehrs ist PKW-Verkehr.**



**Mehrzweckstreifen: Je nach Situation können Mehrzweckstreifen und Haupt-Fahrbereich unterschiedliche Breitenkombinationen haben.**



**Schmale Fahrbahnen und Aufstellspuren: Bei zwei oder mehr PKW-Spuren keine Probleme für KW.**

sehen, er wird nicht von Fußgängern behindert. Der Mehrzweckstreifen ist oft sogar besser als ein Radweg. Denn wenn bei wenig Platz überhaupt ein Radweg eingeplant wird, dann geht er zu Lasten der Fußgänger.

Und der Mehrzweckstreifen ist ein Sicherheitsstreifen: Für querende Fußgänger, die hinter den parkenden Fahrzeugen hervortreten. Und für ausparkende Fahrzeuge. Überlagerung im Fahrbahnrand als flächensparender Kompromiß. Die Konsequenz nach den Erfahrungen mit der Mischfläche. Für Straßen mit mehr Autoverkehr. Gleich, ob man sie nun Sammelstraßen, Verkehrsstraßen oder Hauptverkehrsstraßen nennt.

**Verkehrsstraßen: verträglicher gestalten**

Der Mehrzweckstreifen verlangsamt den Kraftfahrzeugverkehr. Weil die Fahrbahn schmal ist. Das bedeutet: weniger Lärm, mehr Sicherheit, bessere Überquerbarkeit. Aber vor allem: mehr Platz. Für Geschäftsauslagen, für Fußwege, für Aufenthaltsbereiche, für Alleen, für Spielflächen, Vitrinen, Marktstände, Wartepunkte an Haltestellen, Radständer, Bänke, Brunnen. Auch wenn es nur kleine Verbesserungen sind: Etwas langsamer, ein paar Dezibel weniger Lärm. Etwas mehr Platz auf den Gehwegen. Ein paar Bäume. Etwas freundlichere Gestaltung. Ein bißchen mehr Gefühl und Respekt vor Raumfolgen, Platzentwicklungen. Das geht aber nur, wenn bei den Fahrflächen äußerste Sparsamkeit geübt wird.

Auch bei vier und mehr Fahrspuren oder Aufstellspuren. Meist sind die nämlich in PKW-Breite ausreichend. Der LKW braucht dann etwas mehr als eine Fahrspur. Bei fünf oder zehn Prozent LKW-Anteil jede Spur



Vier PKW-Spuren: fast genauso leistungsfähig wie 4 volle Fahrstreifen.

