

# AUCH MORGEN NOCH NOTWENDIG: HAUPTVERKEHRSSTRASSEN. LEISTUNGSPRINZIP.

auf LKW-Breite anzulegen, ist Platzverschwendung.

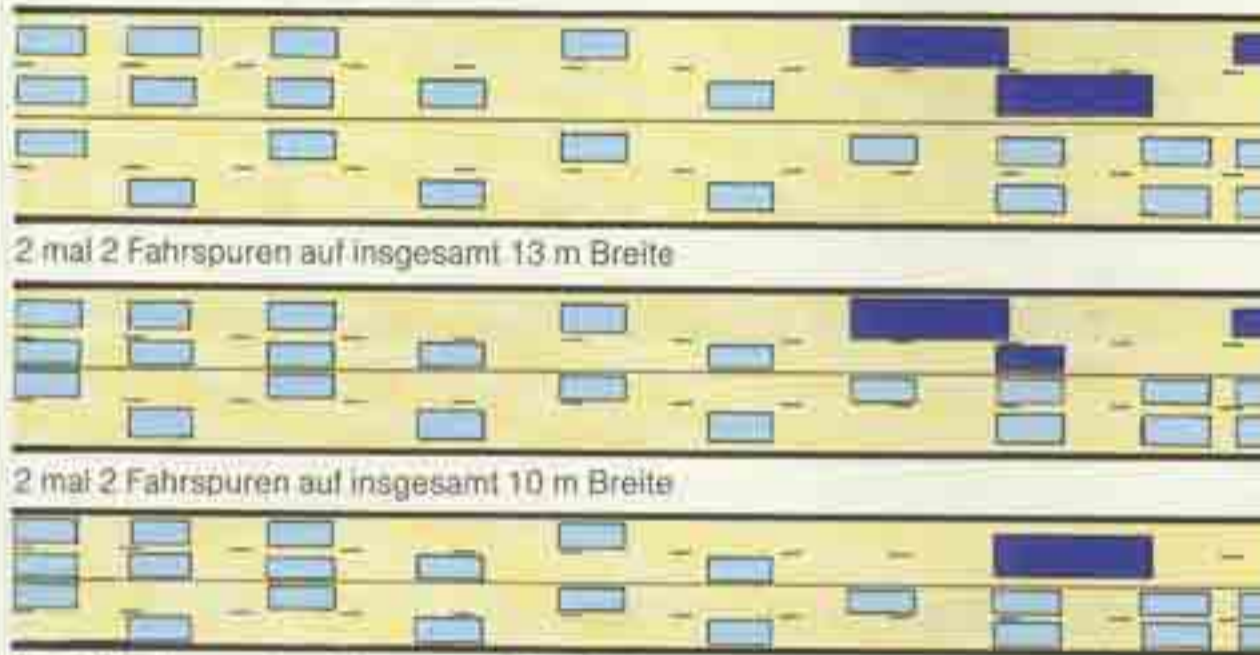
## Mengenleistungsfähigkeit statt Geschwindigkeitsleistungsfähigkeit

Kein Zweifel: wir brauchen leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen. Aber nicht, damit dort schnell gefahren werden kann, sondern weil dort viele Autos (der Hauptverkehr) fahren sollen. Es geht vor allem um Mengenleistungsfähigkeit. Um die Möglichkeit, „eng zu packen“. Geschwindigkeit würde zuviel Platz brauchen.

## Wirkungsgrad statt Leistung um jeden Preis

Der Ehrgeiz des guten Ingenieurs ist ein hoher Wirkungsgrad. Es ist keine Kunst, ein 150-PS-Auto zu konstruieren, das 15 l verbraucht. Kunst wird es erst, wenn es nur 7 l braucht. So auch bei Straßen: Auf 6,5 m Breite zweisepurigen Verkehr abzuwickeln, ist kein Problem. Aber 5,0 m können fast die gleiche Leistung erbringen. Und bei 4,0 m Breite sinkt die Leistungsfähigkeit durchschnittlich nur etwa um 5–10%. Die Einsparung an wertvollem Raum aber beträgt über ein Drittel. Dabei muß man nur auf das Überholen von LKW verzichten.

Und wirklich eng wird es ohnehin erst an der Grenze zur Überlastung. Wenn die höchste Leistungsfähigkeit gefordert ist. Und die wird von den Kreuzungen, den



2 mal 2 Fahrspuren auf insgesamt 13 m Breite

2 mal 2 Fahrspuren auf insgesamt 10 m Breite

2 mal 2 Fahrspuren auf insgesamt 8 m Breite

An der Grenze der Überlastung: Schmalfahrbahnen leisten fast genausoviel. Aber brauchen weniger Platz

„Knoten“ bestimmt. Und nicht von den Fahrbahnbreiten auf der Strecke. Zwischen den Kreuzungen kann man auch einmal auf einen Linksabblieger vor einer Hofeinfahrt warten. Oder auf ein einparkendes Fahrzeug. Dafür wartet man vor der nächsten Ampel weniger lang.

Übrigens: Die Straße wirkt harmloser, wenn Fahrbahnrand und Mittelbereich unterschiedlich aussehen. Außerhalb der Spitzenzeiten des Verkehrs – also die meiste Zeit am Tag – werden diese Randbereiche dann auch vielfältiger genutzt.

## Hauptstraßen: Mehr Platz, langsamer, leiser, sicherer

Und warum das Ganze? Weil Platz gebraucht wird! Für Radwege, Alleen, Fußgängerflächen. Oder manchmal sogar für eine zusätzliche Fahrspur: Wenn Parallelstraßen stark beruhigt werden sollen. Und weil geringere Geschwindigkeiten gleichzeitig weniger Lärm, mehr Verkehrssicherheit und mehr Gestaltungsspielraum bedeuten. Deswegen zusätzliche bremsende Gestaltungsmittel: Versätze, Mittelinseln, optische Quermarkierungen.



Möglichst ein breiter, grüner Gehweg am Rand der Hauptverkehrsstraße.

**Umbau von Hauptverkehrsstraßen. Weil dort auch Menschen wohnen. Oder arbeiten. Oder einkaufen. Weil sie meist wichtige Teile der Fußgänger- und Radfahrnetze sind. Weil sie besonders das Stadtbild prägen. Weil sie von besonders vielen Menschen erlebt werden. Eben weil sie Hauptstraßen sind. Und nicht nur Hauptverkehrsstraßen.**

