



Arto/AdobeStock

Ein Beispiel für eine grüne Wohnstraße (im Bild eine Straße am Prenzlauer Berg in Berlin). Bäume verschatten im Sommer Teile der Straße, die klare Trennung der Fahrbahn von den Stellplätzen und dem grünen Seitenraum verringern das Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsteilnehmern. Grüne Straßenräume bieten eine hohe Aufenthaltsqualität.

Verkehrsbausteine in der Kernstadt Neu-Isenburgs

Ökologischer Nutzen und räumlicher Mehrwert

Eine erste Annäherung zur Klassifizierung einer Siedlung kann, wie in der vergangenen Ausgabe vorgestellt, durch die Analyse klassischer Stadtbausteine erfolgen. Eine SWOT-Analyse lässt erste Schlüsse auf den Status quo und das Entwicklungspotenzial einer Kernstadt zu. Weitere Spezifizierungen ermöglichen in der Praxis eine exakte Identifizierung von Quartierstypen. Im Fallbeispiel Neu-Isenburg wurden drei Arten von Quartiersbausteinen definiert, die sich an den Handlungsfeldern der nachhaltigen Innenentwicklung orientieren: Stadtbausteine (Städtebau), Straßenraumtypen (Mobilität), Umwelt- und Freiraumstrukturen (Umwelt/Freiraum). In dieser Folge der Artikelserie liegt der Fokus auf Straßenraumtypen, die sich zur Bewertung von Verkehrsbausteinen hinzuziehen lassen. | [Adrian Bienkowski](#), [Lars Wolfarth](#)

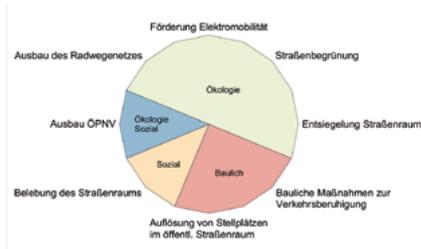
Die Verkehrsbausteine der Kernstadt von Neu-Isenburg lassen sich nach Straßenraumtypen klassifizieren. Kriterien zur Unterscheidung und Einteilung der Straßenräume sind u. a.: Länge, Breite, Funktion und Nutzung des Straßenraums, umliegende Bebauungsstruktur, Gestaltung des Seitenraums und der Fahrbahn sowie geltende Verkehrsregeln.

Insgesamt wurden für das Fallbeispiel Neu-Isenburg zehn spezifische Straßenraumtypen gebildet.

Straßenraumtyp 1: Rurbane Wohnstraße

Die rurbane (rural-urbane) Wohnstraße ist ein Straßenraum, der sowohl städtische als auch ländliche Strukturen aufweist. Sie liegt ausschließlich in Wohngebieten mit geringer Bebauungsdichte und niedrigen Geschosshöhen (Ein- und Zweifamilienhäusern). Rurbane Wohnstraßen bedienen ausschließlich die Funktion der Erschließung und des Parkens, wodurch Aufenthaltsqualitäten in den Hinter-

grund rücken. Durchgangsverkehr ist nicht erwünscht und sollte durch bauliche sowie verkehrliche Maßnahmen vermieden werden. Das entscheidende Merkmal ist, dass die Baulinie hinter der Baugrenze liegt und dadurch Vorgärten an den öffentlichen Straßenraumgrenzen. Der sonst schmale Straßenraum wirkt dadurch vergleichsweise breit und aufgelockert. Die rurbanen Wohnstraßen liegen alle im Bereich von 30er-Zonen, weshalb der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird



Netzdiagramm Straßenraumtypen

Überblick der Straßenraumtypen

Allgemeiner Straßenraumtyp	Wohnstraßen	Gewerbestraßen	Verbindungsstraßen
Spezifischer Straßenraumtyp	Rurbane Wohnstraße	Gewerbestraße	Sammelstraße
	Urbane Wohnstraße		Quartiersstraße
	Grüne Wohnstraße		Hauptverkehrsstraße
	Autoarme Wohnstraße		Stadttrandstraße
	Stichstraße		

und kein ÖPNV auf diesen Straßen verkehrt. Alle Grundstücke haben private Stellplätze, allerdings kann auch auf der Straße geparkt werden. Die Fahrbahn- und Gehwegbreiten dieses Straßenraums werden dadurch verringert, weshalb Pkw/Pkw-Begegnungen oft nicht möglich sind. Dem Straßenraum fehlt es aufgrund der angrenzenden Vorgärten an Platz und er ist deshalb nicht begrünt. Die doppelte Stellplatzerschließung (Stellplätze im öffentlichen und privaten Straßenraum) erhöht den Versiegelungsgrad, insbesondere wenn Vorgärten ebenfalls bebaut sind. Potenziale dieses Straßenraumtyps liegen besonders in der Entsiegelung und Begrünung. Da es sich oft um Straßen in reinen Wohngebieten handelt, sind bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung möglich. Eine Auflösung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum könnte die Aufenthaltsqualität erhöhen und den Straßenraum durch Gestaltungsmaßnahmen beleben.



Straßenraumtyp 1: Rurbane Wohnstraße



Straßenraumtyp 2: Urbane Wohnstraße



Straßenraumtyp 2: Urbane Wohnstraße

Die urbane Wohnstraße weist ausschließlich städtische Strukturen auf. Sie liegt in Wohn- oder Mischgebieten mit hoher Bebauungs- und Nutzungs- und Verkehrsdichte. Die dominierende Bebauungsstruktur kennzeichnet sich durch Blöcke, Mehrfamilienhäuser und urbane Reihen. In den Erdgeschosszonen gibt es, neben Wohnungen, auch Nutzungen wie Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistungen und nicht störende Handwerksbetriebe. Die urbane Wohnstraße dient hauptsächlich der Erschließung von Wohn- und Geschäftsgebäuden. Baulinie und Baugrenze liegen aufeinander, weshalb die Bebauung direkt an den öffentlichen Straßenraum grenzt. Der Straßenraum wirkt dadurch schmaler als in den peripheren Wohngebieten. Die urbanen Wohnstraßen befinden sich überwiegend im Bereich von 30er-Zonen oder teilweise auch

in verkehrsberuhigten Bereichen. Die Fahrbahn ist schmal, weshalb vermehrt Einbahnstraßen ausgewiesen sind und Parken im öffentlichen Straßenraum oft nur auf separaten Parkstreifen auf der Fahrbahn möglich ist. Bewohner parken deshalb überwiegend in ihren privaten Innenhöfen oder Tiefgaragen. Der Straßenraum der urbanen Wohnstraße ist überwiegend versiegelt. Die direkt angrenzende Bebauung und verkehrlich genutzte Innenhöfe verstärken den Versiegelungsgrad der Innenstadt. Der Radverkehr darf, da i. d. R. Einbahnstraßen, beide Fahrtrichtungen benutzen. Aufgrund der hohen Nutzungsdichte ist der Fußgängerverkehr höher als in rurbanen Wohnstraßen.

Die Potenziale der urbanen Wohnstraße hinsichtlich der nachhaltigen Innenentwicklung sind ähnlich wie bei der rurbanen Wohnstraße. Durch den Versiegelungsgrad liegt der Fokus auf der Entsiegelung, Begrünung und Bepflanzung des Straßenraums. Mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer könnten zu einer Belebung des Straßenraums führen.

Straßenraumtyp 3: Grüne Wohnstraße

Die grüne Wohnstraße weist ähnliche Merkmale wie die rurbane Wohnstraße auf. Sie ist vereinzelt in Wohngebieten am Stadttrand, aber auch in der Innenstadt zu verorten. Grundstücks- und Gebäudestrukturen sind oft

durch Vorgärten sowie Ein-, Zwei- und Mehrfamilienhäuser geprägt. Der öffentliche Straßenraum ist breiter als bei der rurbanen Wohnstraße und zeichnet sich durch einen begrünten und mit Straßenbäumen gestalteten Seitenraum aus. Merkmale sind bspw. begrünte Parkplätze, angrenzende Parkanlagen sowie Grünflächen zwischen Fahrbahn und Gehweg. Die Straßenräume können durch die Grünflächen Breiten von 20 bis 25 Metern einnehmen. Die Bäume verschatten im Sommer Teile der Straße, weshalb sich der Straßenraum nicht aufheizt, und für ein angenehmes Kleinklima sorgt. Die Trennung von Fahrbahn, Stellplätzen und grünem Seitenraum verringern das Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsteilnehmern und erhöhen die Verkehrssicherheit. Insgesamt bieten die grünen Straßenräume eine hohe Aufenthaltsqualität und bilden nachbarschaftliche, öffentliche Räume.

Obwohl grüne Wohnstraßen bereits nachhaltig gestaltet sind, gibt es auch hier weiteres Potenzial zur Begrünung und Entseigerung des Straßenraums, da die Stellplatzdichte einer rurbanen Wohnstraße ähnelt. Der Straßenraumtyp könnte aufgrund seiner bereits hohen Aufenthaltsqualität als verkehrsberuhigter und autoarmer Straßenraum weiterentwickelt werden. Mit städtebaulichen Maßnahmen wie dem Bau von Plätzen und Treffpunkten lässt sich der Straßenraum beleben und die Nachbarschaft stärken.

Straßenraumtyp 4: Autoarme Wohnstraße

Autoarme Wohnstraßen zeichnen sich durch ein geringes Verkehrsaufkommen, niedrige Geschwindigkeiten und eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum aus. Sie sind sowohl innerstädtisch in Form

von Fußgängerzonen sowie als verkehrsberuhigte Straßen in reinen Wohngebieten am Stadtrand vorzufinden. Das Hauptmerkmal dieses Straßenraumtyps ist die gemeinsame Nutzung des Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmer, ohne dass dabei der Autoverkehr dominiert. In der Regel werden autoarme Straßen als Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Darüber hinaus gibt es auch verkehrsberuhigte Bereiche, die aufgrund ihres engen Straßenraums und einer hohen Pkw-Dichte im Seitenraum ein sehr hohes Verkehrsaufkommen aufweist. Diese – in Neu-Isenburg beispielsweise der Alte Ort – bieten keine Aufenthaltsqualität für Fußgänger.

Fußgängerzonen sind in Neu-Isenburg ausschließlich in Quartieren mit hoher Nutzungsdichte (Einzelhandel, Gastronomie) oder mit Sondernutzungen (Seniorenheim, Hugenotenhalle) zu finden. Verkehrsberuhigte Bereiche gibt es überwiegend in reinen Wohngebieten mit einem hohen Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern. Verkehrsberuhigte Straßenräume sind nicht asphaltiert, sondern gepflastert, um den Wechsel einer Wohnstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich visuell zu verdeutlichen. Der Straßenraum wird i. d. R. nicht in Fahrbahn und Seitenraum unterteilt und enthält markierte Parkstreifen. In einigen autoarmen Wohnquartieren ist der Straßenraum schmal gestaltet und das Parken nicht zulässig. Der Straßenraum kann je nach Breite ggf. durch Bäume, Büsche und sonstige Grünflächen gestaltet sein.

Autoarme Wohnstraßen sind bereits gute Beispiele für nachhaltige Straßenräume, allerdings könnte auch hier insbesondere der ruhende Verkehr noch stärker eingeschränkt werden, um die Aufenthaltsqualität des Straßenraums zu optimieren. Bauliche Maßnahmen könnten zur Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit beitragen.

Straßenraumtyp 5: Sammelstraße

Die Sammelstraße ist eine übergeordnete Wohnstraße, die neben Wohnhäusern ganze Wohn- und Stichstraßen erschließt. Sie unterscheidet sich von Wohnstraßen durch ihre Längen von zwischen 500 und 1500 Metern sowie durch die Erschließung mehrerer untergeordneter Wohnstraßen. Die Lage ist sowohl innerstädtisch als auch randstädtisch, da die Sammelstraßen oft durch ganze Wohngebiete verlaufen. Die angrenzenden Bebauungsformen sind sehr unterschiedlich und reichen von offener und geschlossener Reihenbebauung bis zu Zeilen und Solitären. Sammelstra-



Straßenraumtyp 3: Grüne Wohnstraße



Straßenraumtyp 4: Autoarme Wohnstraße



Straßenraumtyp 5: Sammelstraße

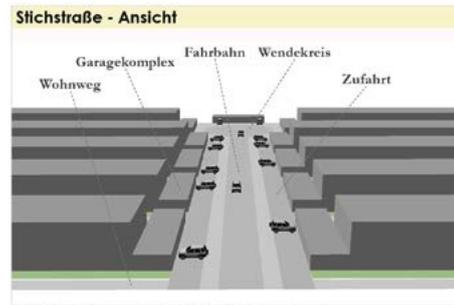


ßen dienen in Wohngebieten als Zubringer zu Quartiers- und Hauptverkehrsstraßen. Die Hauptmerkmale dieses Straßenraumtyps sind die Länge und Breite des Straßenraums. Da mehrere Wohnstraßen in einer Sammelstraße münden, ist das Verkehrsaufkommen höher als in Wohnstraßen. Die Fahrbahn- und Stellplatzbreiten im Seitenraum sind angepasst, sodass i. d. R. Pkw/Pkw-Begegnungen möglich sind. Bei der Gestaltung des Straßenraums können im Seitenraum breite Gehwege sowie separate Radwege angelegt sein. Auch wird die Anzahl an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum durch Bäume, Büsche und Grünstreifen verringert. Insbesondere der Radverkehr bekommt in Sammelstraßen mehr Aufmerksamkeit, da das Radverkehrsaufkommen höher als in anderen Straßenräumen ist. Auf Sammelstraßen können in Ausnahmefällen Omnibusse des ÖPNV verkehren. Allerdings sind die Verkehrsregelungen („rechts vor links“), Geschwindigkeiten (max. 30 km/h) und Fahrbahnbreiten ($\leq 6,50$ m) für Schwerlastverkehr nicht geeignet.

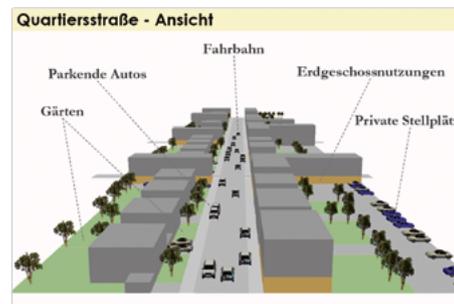
Die Sammelstraßen bieten hinsichtlich aller Verkehrsarten Potenzial für die nachhaltigen Innenentwicklung. Separat angelegte Radwege, die mit Grünstreifen und Bäumen vom Gehweg und der Fahrbahn getrennt werden, wären mögliche bauliche Maßnahmen zur Umgestaltung des Straßenraums. Mit der Auflösung von Stellplätzen könnten größere Geh- und Radwegbreiten realisiert werden.

Straßenraumtyp 6: Stichstraße

Stichstraßen sind schmale und kurze Erschließungsstraßen. Sie liegen ausschließlich in Wohngebieten, meist am Stadtrand. Die vorherrschende Bebauung sind Zeilenbauten, Hofstrukturen und Wohnhochhäuser. Bei der Zeilenbebauung sind die Kopfseiten der Zeilen zur Stichstraße ausgerichtet. Stichstraßen enden in Sackgassen, weshalb das Verkehrsaufkommen gering ist. Die Sackgassen sind i. d. R. mit Wendeplätzen gestaltet und für Fußgänger sowie Radfahrer durchlässig. Dadurch wird der MIV auf das Abstellen des Pkw beschränkt, während Fußgänger und Radfahrer die Stichstraße als Wegeverbindung nutzen können. Ausschließlich Anwohner und Besucher fahren in Stichstraßen, um zu privaten Garagen und Stellplätzen zu gelangen. Der ruhende Verkehr dominiert den Straßenraum der Stichstraße. Bei der Erschließung mehrerer Wohnungen und Wohnhäuser liegen Garagenkomplexe und Parkplätze an der Straße. Die Stichstraßen der Reihenhöfe und der Einfamilienhäuser sind schmal und es erfolgt



Straßenraumtyp 6: Stichstraße



Straßenraumtyp 7: Quartiersstraße



keine Trennung in Fahrbahn und Seitenraum, weswegen i. d. R. Pkw auf der Fahrbahn parken. Das Hauptmerkmal dieses Straßenraumtyps ist die geringe Straßenlänge (bis ca. 150 Meter). Der Flächenbedarf und Versiegelungsgrad ist aufgrund der angrenzenden Park- und Stellplätze inklusive Zufahrten hoch. Trotz Verkehrsberuhigung bieten Stichstraßen nur wenig Aufenthaltsqualität für die Nachbarschaft und verfolgen den reinen Zweck der Erschließung und des Parkens. In der Regel sind sie wenig begrünt und ähneln in ihrer Gestaltung rurbanen Wohnstraßen.

Stichstraßen sollten für den Rad- und Fußverkehr stets durchgängig sein, um attraktive Wegeverbindungen innerhalb der Stadt herzustellen. Wird der Versiegelungsgrad des ruhenden Verkehrs eingeschränkt, erhöht sich damit durch begrünte und neu geschaffene öffentliche Räume die Aufenthaltsqualität. Aufgrund der einzigen Funktion des Parkens haben Stichstraßen das Potenzial, als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen zu werden.

Straßenraumtyp 7: Quartiersstraße

Quartiersstraßen stellen innerörtliche Hauptverbindungsstraßen zwischen den Quartieren einer Stadt dar. Im Gegensatz zu den Hauptverkehrsstraßen haben sie nur eine geringe

Bedeutung für den überregionalen Verkehr. Sie verlaufen meist durch mehrere Quartiere und enden an Hauptverkehrsstraßen oder Ortseingängen. Die Bebauungsstruktur variiert an Quartiersstraßen und wechselt zwischen offener und geschlossener Bebauung. Je nach Quartierstyp gibt es gemischte Nutzungen aus Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung. Die Parkraumnachfrage ist aufgrund der Nutzungsdichte hoch, weswegen auf der Fahrbahn häufig beidseitig Parkstreifen angelegt sind. Die Erschließung mehrerer Quartiere und die Ausweitung als Vorfahrtsstraße erhöhen das Verkehrsaufkommen der Quartiersstraßen. Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten des MIV ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in vielen Fällen aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Die Fahrbahnen sind breiter als in Wohnstraßen, da sie von Omnibussen des ÖPNV sowie Radfahrern und Fußgängern genutzt werden. Der Seitenraum ist durch aktive Erdgeschosszonen stark frequentiert. Hier wäre es klug, breite und getrennte Geh- und Radwege auszuweisen. Auch sollten Quartiersstraßen zur Freiraumqualität beitragen und mit Grünstreifen und Bäumen gestaltet werden, die gleichzeitig als Trennung zwischen Seitenraum und Parkstreifen dienen. Die Gestaltung von Quartiersstraßen ist zurzeit noch größtenteils auf den MIV ausgerichtet und stark versiegelt.

Potenziale bestehen im Ausbau des Fuß- und Radverkehrs und der Verringerung der Dominanz des Autoverkehrs. Ein gutes Angebot des ÖPNV und an alternativen Verkehrsmitteln könnte den MIV reduzieren. Eine starke Begrünung und mehr Fläche für Fußgänger erhöhen die Aufenthaltsqualität im Seitenraum, wodurch das Gebiet insbesondere für Außengastronomie attraktiver würde.

Straßenraumtyp 8: Hauptverkehrsstraße

Hauptverkehrsstraßen verlaufen durch die gesamte Stadt und haben überregionale Bedeutung. Sie werden deshalb oft als Durchgangsstraße und Ortsdurchfahrt genutzt, um in umliegende Städte oder zu Autobahnen und Bundesstraßen zu gelangen. Als Vorfahrtsstraßen in Tempo-50-Zonen, mit teilweise zwei Fahrspuren in jede Richtung, ermöglichen sie ein schnelles Vorankommen des MIV. Zu Spitzenstunden ist dieser Straßenraumtyp stark ausgelastet und es kann zu Staus kommen. Aufgrund der hohen Lärmemissionen ist oftmals eine geschlossene und hohe Reihenbebauung entlang von Hauptverkehrsstraßen gegeben. Gewerbe-, Büro- und Verwaltungsgebäude säumen ebenfalls häufiger Hauptverkehrsstraßen und dienen dahinter liegenden Wohngebieten als Lärmschutz. Im Zentrum der Stadt besteht eine durchgängige geschäftliche Nutzung der Erdgeschosszonen.



Straßenraumtyp 8: Hauptverkehrsstraße

Die Gestaltung und Anordnung der Hauptverkehrsstraßen ähnelt denen der Quartiersstraßen.

Der Seitenraum ließe sich auch hier an die Geschäftsnutzung und die hohe Frequentierung durch Fußgänger anpassen. Für attraktivere Seitenräume wäre ebenfalls eine Trennung des Fuß-, Rad- und ruhenden Verkehrs sowie die Anordnung von Baumpflanzungen erforderlich. Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn könnte mit Radfahrstreifen sowie Park- und Halteverboten für Autofahrer realisiert werden. Die Fahrbahnbreiten sind aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens groß. Deshalb bieten sich Straßenquerschnitte mit Straßenbahnen in Mittelstädten ausschließlich auf diesem Straßenraumtypen an. Ein großes Potenzial auf Hauptverkehrsstraßen ist der Ausbau des Umweltverbunds, insbesondere des Schienenverkehrs (Stadt- und Straßenbahnen), der eine gute Alternative zum MIV bietet. An Hauptverkehrsstraßen, die den Charakter einer Geschäftsstraße haben, besteht das Potenzial zur Umgestaltung in eine Flaniermeile und Fußgängerzone, da somit ein hohes Verkehrsaufkommen in der Innenstadt vermieden werden könnte.

Straßenraumtyp 9: Stadtrandstraße

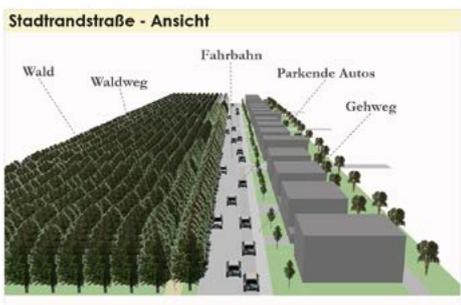
Stadtrandstraßen sind Umgehungsstraßen, die um die Stadt und den Ortskern führen. Sie entlasten die Stadt von Fern- und Durchgangs-

verkehr, insbesondere von Schwerlastverkehr. Als Vorfahrtsstraßen in Tempo-50-Zonen sind sie als eine erweiterte Form der Hauptverkehrsstraße anzusehen. Die Bebauungsstruktur ist vielfältig und hängt vom Quartierstyp ab. In Neu-Isenburg liegen am südlichen Stadtrand Gewerbegebiete und am nördlichen Stadtrand Wohngebiete. Eine geschlossene Bauweise sowie lärmintensive Nutzungen (Gewerbe, Industrie etc.) eignen sich gut. In der Kernstadt gibt es drei Stadtrandstraßen, die vom Westen in den Norden (Friedensallee) und Süden (Rathenaustraße) verlaufen sowie vom Norden in den Nordosten (Gravenbruchring). Stadtrandstraßen liegen i. d. R. zwischen zwei Ortseinfahrten. Der Straßenraum besteht aus einer breiten Fahrbahn (> 6,50m), bei der Lkw/Lkw-Begegnungen möglich sind. Zur Stadtseite gibt es einen Gehwegbereich. Das Hauptmerkmal von Stadtrandstraße ist ihre Lage zwischen Stadt und Wald bzw. im Außenbereich. Die äußere Fahrbahn grenzt direkt an den Wald oder wird durch Parkstreifen ergänzt. Baumbepflanzungen werden nur in Ausnahmefällen gesetzt. Der Radverkehr sollte möglichst im Seitenraum oder auf Waldwegen geführt werden. Radverkehr auf der Fahrbahn, wie bspw. Schutzstreifen auf der Friedensallee und dem Gravenbruchring, sind bei hoher Geschwindigkeit und Schwerlastverkehr nicht empfehlenswert.

Stadtrandstraßen bieten das Potenzial, zu Hauptverkehrsstraßen des MIV entwickelt zu werden, um besonders Durchgangsverkehr in der Innenstadt zu reduzieren. Desweiteren empfiehlt es sich, Quartiersgaragen und Parkplätze an Stadtrandstraßen zu platzieren, um Wohnquartiere vom ruhenden Verkehr zu entlasten.

Straßenraumtyp 10: Gewerbestraße

Gewerbestraßen liegen ausschließlich in Gewerbegebieten, die hauptsächlich am Stadtrand zu verorten sind. Dadurch sollen Transport- und Lieferverkehr im Ortskern und in Wohngebieten vermieden werden. Von Gewerbestraßen gehen nur wenige Erschließungsstraßen ab, dennoch grenzen sie an einige Grundstückszufahrten. Die Bebauungsstruktur entlang dieses Straßenraumtyps besteht meist aus groß parzellierten Grundstücken mit Einzelgebäuden, Industrieföhen und größeren Parkplatz- und Lieferflächen. Gewerbliche Nutzungen wie Handel und Logistik sowie technische Infrastruktur und Freizeiteinrichtungen sind entlang von Gewerbestraßen üblich. Wohngebäude sind nur vereinzelt und in Ausnahmefällen vorzufinden. An Werkta-



Straßenraumtyp 9: Stadtrandstraße



Strassenraumtyp 10: Gewerbestraße

gen ist das Verkehrsaufkommen hoch, was vor allem am Transport- und Lieferverkehr liegt. Die Straßenräume sind in ihrer Breite so angelegt, dass Lkw/Lkw-Begegnungen möglich sind. Trotz des hohen privaten Parkangebots durch Parkplätze, Tiefgaragen und Parkhäuser gibt es vermehrt auch Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Die Parkstände im Seitenraum werden oft mit Baumpflanzungen und Grünstreifen kombiniert, was den hohen Versiegelungsgrad in Gewerbegebieten reduzieren soll. Ein hohes Konfliktpotenzial in Gewerbestraßen besteht besonders im Seitenraum, wo Zu- und Ausfahrten von Grundstücken über dem Gehwegbereich verlaufen. Deshalb sind Radverkehrsanlagen in den Seitenräumen konfliktträchtig. Separat angelegte, rot markierte Radwege auf der Fahrbahn sind besser geeignet, da sie das Verkehrrisiko für den Radfahrer verringern. In allen Gewerbegebieten verkehren ÖPNV-Linien.

Die Gewerbestraße ist häufig begrünt, weist allerdings trotzdem einen hohen Versiegelungsgrad auf, weshalb hier das Potenzial zur Entsiegelung liegt. Radverkehr und Elektromobilität könnten ausgebaut werden, um den Unternehmen und Arbeitnehmern alternative Mobilitätsformen zu bieten. Aufgrund der Anzahl von Parkplätzen, Parkhäusern und Tiefgaragen ist eine Auflösung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum möglich.

Fazit

Die Identifizierung von Straßenraumtypen kann in Einzelfällen ohne bereits in der Wissenschaft diskutierte allgemeine Verkehrsbausteine erfolgen. Wie sich am Beispiel Neulsenburgs zeigt, können unterschiedlichen Straßenräume unter den Gesichtspunkten Länge, Breite, Funktion und Nutzung betrachtet und im Folgeschritt in Straßenraumtypen kategorisiert werden, die sich voneinander stark abgrenzen. Durch die so erarbeitete Grundlage entstanden in diesem Beispiel insgesamt zehn Straßenraumtypen, die in den

allgemeinen Straßenraumtypen der Wohnstraßen, Gewerbestraßen und Verbindungsstraßen untergeordnet sind.

Für die Förderung von Elektromobilität, den Ausbau des ÖPNV und des Radwegenetzes schafft die Identifizierung von Straßenraumtypen eine gute Grundlage, um Maßnahmen für die Stärkung nachhaltiger Verkehrsmittel zu ergreifen, welche die Verkehrsmittel mit fossiler Antriebstechnik mittel- bis langfristig ersetzen sollen. Die Entsiegelung und Begrünung des Straßenraums soll einen ökologischen Mehrwert schaffen, wobei die Verbesserung des Stadtklimas und die dezentrale Regenwasserversickerung im

Vordergrund stehen. Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, die Auflösung von Stellplätzen sowie Maßnahmen zur Belebung des Straßenraums haben neben ökologischen Nutzen (geringere Lärmemissionen etc.) vor allem einen großen sozialen Mehrwert: Der Straßenraum als öffentlicher Raum lässt sich zu einem Aufenthalts- und Begegnungsraum konzipieren. Die Bewertung des Straßenraumtyps fließt in die weitere Betrachtung mit ein und ist ein wesentliches Element der Entwicklung der einzelnen Quartierstypen, die in der kommenden Ausgabe vorgestellt werden. <



ADRIAN BIENKOWSKI

> M.Eng. Umweltmanagement und Stadtplanung in Ballungsräumen (Hochschule RheinMain); Architektur mit Schwerpunkt Stadtplanung an der Päpstlichen Universität Xaveriana in Bogotá/Kolumbien (Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá); B.Sc. Stadt- und Raumplanung (Fachhochschule Erfurt); Schwerpunkte: Stadt- und Raumplanung, Konzeptentwicklung, Internationale Projekte, Städtebauliche Entwürfe (CAD); urbanplanning-collective@outlook.de



LARS WOLFARTH

> M.Eng. Umweltmanagement und Stadtplanung in Ballungsräumen (Hochschule RheinMain); B.Eng. Geoinformation und Kommunikation (Frankfurt University of Applied Sciences); Schwerpunkte: Stadtplanung und Verkehr, Vermessung und Landmanagement, Primäre und sekundäre Datenrecherche, GIS-Analysen; urbanplanning-collective@outlook.de

