

Straßen in Wohnvierteln

Strassen werden primär für die Autofahrer gebaut. Zwar gibt es Bürgersteige, doch sind sie oft eng und mit Parkuhren übersät.

Kinder müssen sich auf Spielplätzen tummeln, welche oft durch eine gefährliche Strasse von ihrer Wohnung getrennt sind.

Eine Hierarchie der Strassen unserer Städte besteht nicht: dichtbesiedelte Quartiere werden von Strassen durchquert, die eher an Schnellstrassen erinnern als an Strassen, in denen es sich ungefährlich leben lässt. Unsere heutige Strassen sind gleichermassen Durchgangsstrassen, Wohnstrassen, Rennpisten und... tödliche Strassen.

In diesem Beitrag beschränken wir uns auf die Strassen in den Wohnvierteln; wir wollen eine Alternative zu der jetzigen autogerechten Strasse vorstellen - die Wohnstrasse.

Strasse im Wohnviertel? Was stellen wir in einer solchen Strasse fest? Autos fahren vorbei, auf beiden Strassenseiten sind die Parkplätze voll besetzt; Kinder, welche ohne aufzupassen einem Ball auf die Fahrbahn nachlaufen; ältere Leute, die mit viel Mühe versuchen, zwischen den fahrenden Autos die Strasse zu überqueren. Manchmal sehen wir auch einen Unfall: ein spielendes Kind wird von einem Autofahrer angestossen. Solche Unfälle geschehen tagtäglich.

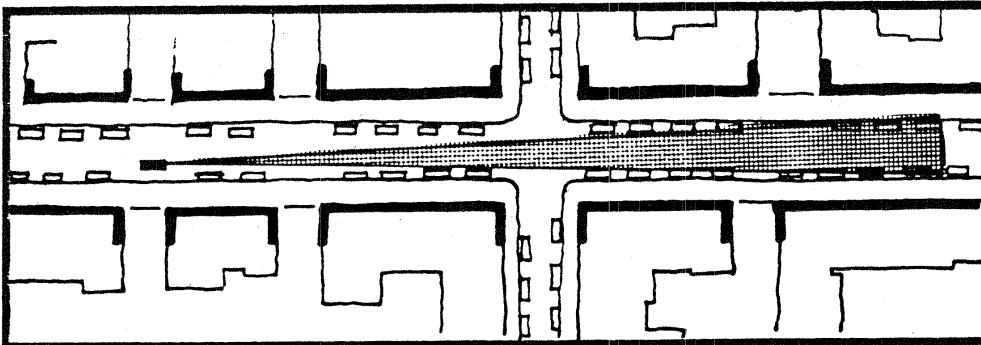
In den letzten 5 Jahren waren in Luxemburg

743 Kinder und 641 ältere Menschen (älter als 65 Jahre) Opfer von Verkehrsunfällen. Die Mehrzahl der Unfälle waren in den Wohngebieten und in der Nähe der Wohnung der Opfer (Sécurité routière).

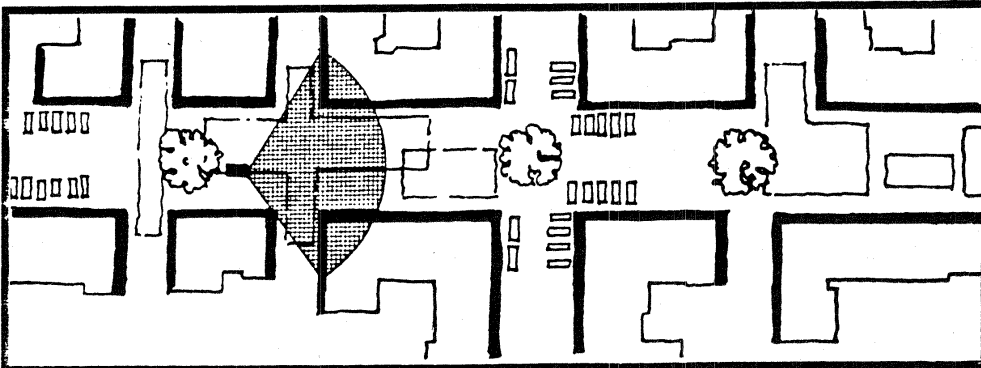
Man hat oft den Eindruck, als wären die Fussgänger die Hauptschuldigen der Unfälle - wer ist im Recht? - Wer hat Vorfahrt? Zu schnell wird angenommen, dass der Autofahrer der bevorzugte Strassenbenutzer ist - er hat alle Vorrechte.

Wie war die Situation der Strassen vor der Invasion durch die Autos? Die Strasse hatte verschiedene Funktionen: die Strasse war Ort der Kommunikation, des Spielens, Ort der Konfrontation und der Konflikte, Ort der Fortbewegung, sie war ein Ort der Feste. Zusammenfassend kann man feststellen, dass die Strasse "Lebensraum" für die Einwohner war. Die Strasse - ein "öffentlicher" Raum, der allen Stadtbewohnern gleichberechtigt zur Verfügung steht.

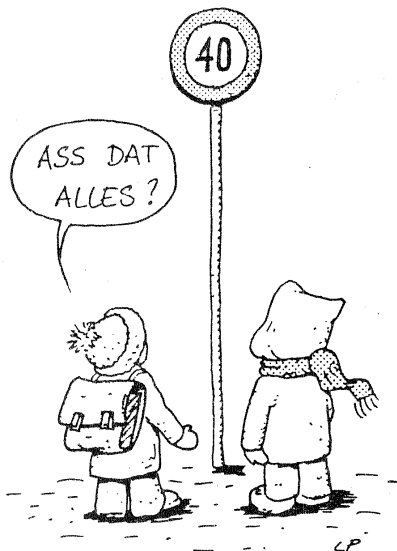
Das massive Aufkommen der Autos zerstörte dieses Bild: Die Strasse wird gefährlich, unkomfortabel, es entstehen viel Lärm und Abgase - die Strasse wird "autogerecht". Der öffentliche Raum wird immer mehr "privatisiert" - ein Parkplatz für ein privates Auto nimmt ungefähr 8 m² vom öffentlichen Platz weg und wird für 10.- in der Stunde privat vermietet. Die autogerechte Strasse benachteiligt die Fussgänger, die Radfahrer und die Benutzer der öffentlichen Transportmittel.



So sieht das Konzentrationsfeld eines Autofahrers in einer herkömmlichen Wohnstrasse bei Tempo 50 aus. Der Blick ist schon fast 50 m weiter als das Auto. Was rechts und links am Fahrbahnrand passiert, wird nur undeutlich wahrgenommen.



Und so würde das Konzentrationsfeld in einer Wohnstrasse sein. Verkehrsberuhigung ändert es entsprechend. Bei Tempo 20 konzentriert sich der Blick direkt auf den Bereich vor dem Auto. Auch der Fahrbahnrand ist voll im Blickfeld. Man sieht mehr. Und kann besser reagieren.



In Holland und in Deutschland hat man erfolgreich versucht, die verschiedenen Strassenbenutzer gleichberechtigt zu behandeln. Man entwickelte Wohnstrassen, in welchen Fussgänger, Radfahrer und Autofahrer ohne Probleme zusammen zirkulieren und leben können.

Verschiedene technische Massnahmen sind zur Schaffung dieser Wohnstrassen notwendig:

- Eigene Verkehrsschilder zeigen eine Strasse als Wohnstrasse an.
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h.
- Aufhebung der Differenzierung zwischen Bürgersteig und Fahrbahn.
- Bepflasterung der Strasse mit Einbau von Hindernissen.
- Parkierung nur an den dafür ausdrücklich angewiesenen Stellen.

Wohnstrassen bringen eine Verkehrsberuhigung mit sich, welche die Wohnqualität erheblich erhöht. In solchen Strassen wird ein Leben ohne Hektik wieder möglich.

Die Wohnstrasse wird für die Bewohner gebaut - sie

sind es, die sich später in ihr wohlfühlen sollen. Die Voraussetzung einer gut gelungenen Wohnstrasse ist eine konsequente Zusammenarbeit, die schon bei der Planung zwischen der öffentlichen Hand und den Einwohnern beginnt: die Wünsche der verschiedenen Strassenbenutzer müssen erkannt, diskutiert und berücksichtigt werden. Eine autogerechte Strasse kann vom Schreibtisch verplant werden - sie hat keine Individualität. Eine Wohnstrasse ist keine "Konfektionsware" - sie soll die Individualität der Einwohner widerspiegeln. Sie stellt einen Kompromiss zwischen den verschiedenen Strassenbenutzern dar.

Die Wohnstrasse muss mit der Bevölkerung für die Bevölkerung gestaltet werden.

Was die Situation in Luxemburg betrifft, dürfte in Zukunft keine Neubesiedlung gebaut werden ohne die Realisation von Wohnstrassen. Im Ausland hat man festgestellt, dass eine Strasse mit weniger als 200 Autos in der Stunde ohne grössere Probleme in eine Wohnstrasse umgebaut werden kann. Da zur Zeit eine Menge von Baustellen in den Strassen der Hauptstadt bestehen, wäre es durchaus möglich, bei diesen Strassenarbeiten sofort verschiedene Strassen einwohnerfreundlicher umzugestalten.

ARSU (Atelier de Recherches Sociales et Urbaines)
B.P. 1635 LUXEMBOURG

Illustrationen aus: "Wohnstrassen der Zukunft",
Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau.

Langsam fahren



Wohngebiet

