Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 4 (1991)
Heft: 11

Artikel: Hauptstrassen zum Leben
Autor: Jakob, Ursina
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-119499

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Hauptstrassen z

Die Strasse als ein Ort der Aggressivität und des Kampfes, die Schwächeren als verängstigte Opfer und Märtyrer: Eine Vorstellung, an die wir uns schon lange gewöhnt haben. Und doch: Es muss nicht so sein, das Beispiel von Bad Hennef in Nordrhein-Westfalen beweist es.

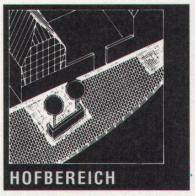
VON URSINA JAKOB
BILD: BSV, BÜRO FÜR STADT UND VERKEHRSPLANUNG, AACHEN

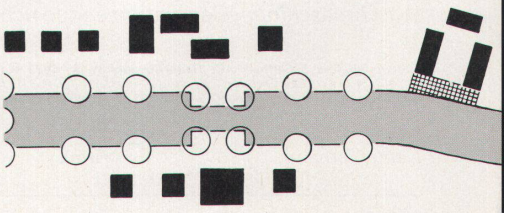
«In der Grossstadt führen die Fussgänger ein Märtyrerdasein. Man hat für sie eine Art Verkehrsghetto geschaffen. Sie dürfen die Strasse nur an Kreuzungen überqueren, also genau da, wo der Verkehr am dichtesten ist und das Fädchen, an dem ihr Leben hängt, am leichtesten zerreisst. In unserem weiten Land hat das schlichte Automobil, von den Fussgängern als friedliches Transportmittel für Menschen und Lasten gedacht, die bedrohlichen Ausmasse eines brudermörderischen Geschosses angenommen.»

Die so schreiben, haben gewiss unsere Zustimmung. Sie fassen in Worte, was wir täglich am eigenen Leib erfahren – wenn auch in unterschiedlichem Ausmass, je nach Lebensalter, Geschlecht und gesellschaftlichem Status. Allerdings könnten wir «Grossstadt» durch fast jeden Ortsnamen ersetzen. Die Sätze wurden eben schon 1931 geschrieben, von zwei Moskauer Autoren im satirischen Roman «Das goldene Kalb», der unter den Pseudonymen Ilf und Petrow erschien.

Eine ganz neue Erfahrung

Die Hauptgeschäftsstrasse einer Kleinstadt nördlich von Bonn, Freitagnachmittag. Geschäftiges Hin und Her, Velofahrende, Kinderwagenschiebende, Schlendernde, Kinder mit Schultaschen, Leute am Stock. Und alle bewegen sich ungezwungen und furchtlos auf Trottoirs, Hofeinfahrten, zwischen parkierten Autos und sogar auf der Fahrbahn. Ein ganz und gar ungewohnter Anblick. Die Fahrzeuge folgen sich zwar fast ohne Abstände, Personenwagen, Reisecars und Lastwagen, aber sie fahren geisterhaft langsam, ich meine, mir träumt. Wir können an jeder Stelle auf den rund 800 Metern furchtlos auf die Fahrbahn hinaustreten – wir müssen auch, denn weit und breit ist kein gelber Streifen, keine Ampel zu sehen. Noch weichen wir mitunter mit leisem Schrecken zurück, noch sagt die innere, seit dreissig, vierzig Jahren wirksame Stimme «Halt, Gefahr!», noch richten wir uns reflexhaft darauf ein, ignoriert und verdammt zum Warten am Randstein anzuwachsen. Aber





umBEN

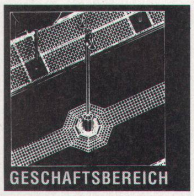
dann lassen wir uns doch anstecken von den Einheimischen und getrauen uns hinaus – es sind ja auch nur drei Meter zwanzig, so schmal ist der Asphalt, und schon haben wir den Mittelstreifen erreicht: körniges Pflaster, ein friedliches Band mitten in der Bewegung. Eine wunderbare Einrichtung zum Innehalten, sich Orientieren, ein Stück Wegs darauf zu gehen.

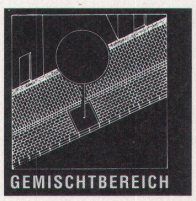
Das Prinzip der Koexistenz

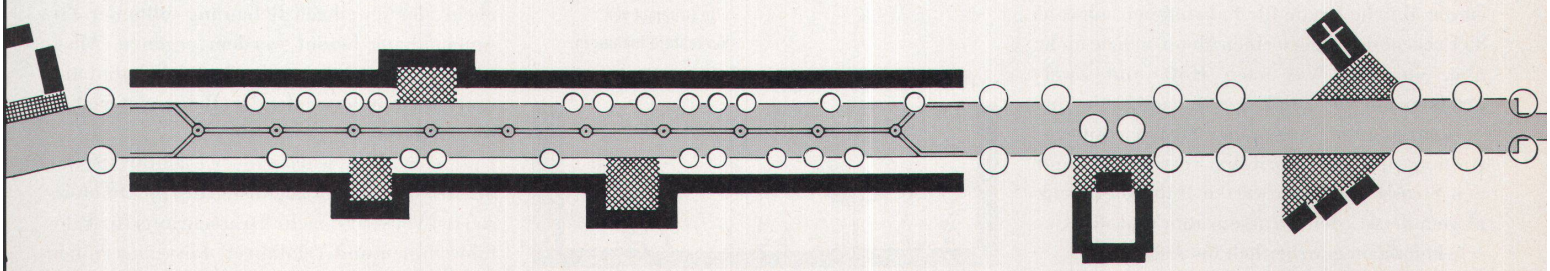
Wer in der Verkehrsplanung diesen Begriff braucht, meint: der Strassenraum gehört allen, nicht den Autofahrern. Verkehrsplanung hiess bisher Optimierung des motorisierten Privatverkehrs, Verkehrsfluss, Tempo, grüne Wellen, freie Sicht – aber nur für jene hinter der Windschutzscheibe. Das Gesetz des induzierten Neuverkehrs ist bekannt: Wo man Tauben füttert, kommen immer mehr. Heiner Monheim, Verkehrsforscher und -planer im Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, setzt dagegen: «Gesetzmässigkeiten lassen sich umdrehen: man kann auch Fussgängerverkehr, Fahrradverkehr, Busse und Bahnen füttern.» Hierauf müssen sich alle verkehrsplanerischen Anstrengungen richten, eine Menge ist zu tun, aber auch die Möglichkeiten, wie sie allein Monheim in seinem Buch «Strassen für alle, Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft» aufzählt, sind zahlreich.

Auch in der Schweiz gibt es überzeugte Verfechter dieser Tendenz. Peter Hotz, Verkehrsplaner bei Metron in Windisch, erläutert: «Bisher hat man immer versucht, nach Funktionen zu trennen, hier die Autos, dort die übrigen Strassenbenutzer.» Le Corbusiers Cité radieuse hat nachhaltig gewirkt in den Köpfen, auf dem Papier und im Städtebau bis heute. Wenn in den letzten Jahren Massnahmen eingeführt wurden zugunsten von Fussgängerinnen und Fussgängern, waren und sind das blosse Notlösungen, darauf hält Hotz den Finger. Gelbe Streifen als kleine Versprechen, nicht ganz vergessen zu werden. Radstreifen, schmal abgezwackt von der Fahrbahn, gedacht als

Städtebauliche Leitideen: Schmale Fahrbahn mit breitem Seitenraum, Unterteilung in verschiedene historisch gegebene Abschnitte (links der Bereich mit den drei Höfen, in der Mitte der Geschäfts- und rechts der gemischt genutzte Bereich.







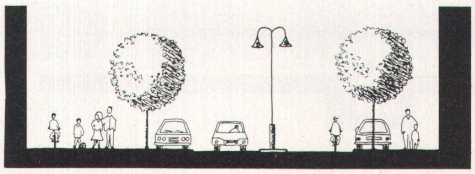
Obwohl nach wie vor Autos am Strassenrand parkieren, ist der Seitenraum für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer stark verbreitert worden, obwohl die Gesamtbreite unverändert geblieben ist. Umverteilung des Strassenraums zugunsten der Schwächeren heisst das (erfolgreiche) Rezept.

Sicherung der Autofahrer vor den unberechenbaren Zweirädern. Koexistenz ist etwas ganz anderes, glaubt Peter Hotz: den Strassenraum so gestalten, dass jene, die ins Auto steigen, zum Mitdenken gezwungen werden, zum Gedanken daran, dass es ungleich viel Schwächere gibt und sie sich nach diesen zu richten haben und nicht umgekehrt. Fussgänger und Fussgängerinnen dagegen sollen überall sein können. Und zwar nicht bloss knapp geduldet. Die verkehrsplanerische Lehrmeinung hierzulande hat sich zwar in den letzten Jahren neu orientiert – aber in die falsche Richtung, glauben Peter Hotz und Klaus Zweibrücken, auch er Verkehrsplaner bei Metron. Ihr Hauptaxiom ist die Unterscheidung von nutzungs- und verkehrsorientierten Strassen. Dabei wird übersehen (oder in Kauf genommen), dass sich gerade auf Hauptstrassen die Konflikte addieren, die Gefahren kumulieren. Die Autos fahren zu schnell, aus dem Weg geräumt wird, was für sie hinderlich sein könnte.

Distanzen, Sichtverhältnisse, Phasenabstände, Markierungen, Übergänge – alle sind aus Windschutzscheibenoptik konzipiert, nicht vom Strassenrand aus, nicht auf Augenhöhe von Sechsjährigen, noch zugeschnitten auf die Langsamkeit älterer Leute. Auch die Statistik hat die eine Optik: als Strassen erfasst sie nur autogängige Strecken, Wege unter 300 Metern Länge werden schon gar nicht erfasst. Ein anderes Beispiel, das nach Hotz das dominante Verkehrsplanerdenken illustriert: 3,50 Meter ist die übliche Breite für Fahrbahnen, obwohl 85 Prozent der Wagen einen Meter siebzig nicht überschreiten. Was nach Hotz und Zweibrücken not tut, sind Anstrengungen in der Verkehrsplanung und in der Strassenraumgestaltung, die die Prioritäten vertauschen und den Strassenraum aufwerten. Für Koexistenz planen heisst, den Strassenraum und das Geschehen darin ganzheitlich ins Auge fassen.

Die geschwungene Linienführung der Strasse gibt den drei historischen Hofanlagen ihr Vorfeld zurück, die Allee wurde unterbrochen, um die alten Einzelbäume besser zur Geltung zu bringen.

Wenn der Strassenraum besser ausgenützt wird, profitieren letzten Endes alle Gruppen von Verkehrsteilnehmern.



Das gebaute Beispiel

Hennef an der Sieg gehört zu Nordrhein-Westfalen, liegt nördlich von Bonn, hat 32 000 Einwohnerinnen und Einwohner und gilt nach Stadtdirektor Kreuzberg als attraktiver Wohnstandort. Als vor ein paar Jahren die Umfahrungsautobahn fertig wurde, zeigte sich in Hennef wie überall, dass das Verkehrsvolumen im Ort unverändert gross blieb. Die Frankfurter Strasse führt über drei Kilometer durch die Kleinstadt. Vor dem Umbau zeichnete sie sich aus durch eine überbreite Fahrbahn. Platzfressende Kreuzungen mit Abbiegespuren und schraffierten Sperrflächen gliederten die Strasse rein technisch und ohne Bezug zur Bebauung. Überqueren der Fahrbahn war nur an wenigen Stellen gesichert möglich mit dem Ergebnis, dass über 60 Prozent der Leute bei Rot oder «wild» über die Strasse liefen. Die Umgestaltung gliederte die Ortsdurchfahrt in drei Abschnitte. Der Mittelteil mit geschlossener Randbebauung wurde im Fahrbereich deutlich verschmälert. Die noch vorhandenen Alleebäume wurden ergänzt. Mit dem gepflasterten Mittelstreifen und Doppelkandelabern erhielt die Frankfurter Strasse ihr eigenes Gesicht. Drei Ziele hatten die auftraggebende Stadtverwaltung und die Planer des Büros Baier aus Aachen verfolgt. Die Frankfurter Strasse sollte auf ihrer ganzen Länge städtebaulich aufgewertet und mit Rücksicht auf historische Substanz angepasst werden. Gleichzeitig mit einer Neugliederung nach Nutzungen und entsprechend der jeweiligen Bebauung sollte der Zusammenhang betont werden: ergänzte Alleebepflanzung, durchlaufendes Fahrbahnband und ineinandergreifende Belagsmaterialien sorgen dafür.

Und vor allem wurde die Gesamtbreite der Strasse neu verteilt zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs: mehr Strassenraum für Velofahrerinnen und Velofahrer, Fussgängerinnen

und Fussgänger neben schmalen Asphaltfahrstreifen, die zum Langsamfahren zwingen. Der gepflasterte Mittelstreifen, 1,30 Meter breit und in regelmässigen Abständen auf 2,30 Meter erweitert, erfüllt viele Zwecke gleichzeitig. Autos können an liefernden Fahrzeugen vorbeifahren, ohne dass die Fahrbahn überbreit sein muss. Auch der Schneepflug und die Feuerwehr bleiben nicht stecken. Fussgänger finden eine Verweilmöglichkeit. Kinder müssen nicht das Mehrfachprogramm «stehen-links-rechts-links-schauen-gehen» bewältigen, das ohnehin eher verwirrt als hilft. Alten Leuten wird nicht schwindlig vom Kopfschwenken. Auch die indirekten Auswirkungen dieser grosszügigen Querungshilfe sind beeindruckend. Da Ampelanlagen wegfallen, gibt es auch keine Staus. Motoren müssen nicht abgestellt und neugestartet, aber auch nicht leerlaufen gelassen werden. Velofahrende haben die Wahl. Die Geübten fahren auf dem Asphalt, wo sie bei Tempo 30 nicht mehr lebensgefährlich überholt werden, die Langsameren im grosszügigen Seitenbereich in Koexistenz mit den Leuten zu Fuss. Dies ist – nebenbei – auch rechtlich möglich, weil das deutsche Strassenverkehrsgesetz im Gegensatz zum schweizerischen seit einigen Jahren den «verkehrsberuhigten Bereich» oder die «Mischfläche» ausdrücklich für die gleichberechtigte Benutzung zulässt.

Das Bundesland Nordrhein-Westfalen ist führend, was den Umbau von Hauptdurchgangsstrassen und Tempoberuhigungsmassnahmen betrifft. In den zehn Jahren, seit das erste Förderungsprogramm lief, sind zwei Milliarden DM für Strassen-Modell-Vorhaben, -umbau und -aufwertung aufgewendet worden. Die Stadt Köln hat weiträumige verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet. In Much, östlich von Köln, ist eine Dorfdurchfahrt umgestaltet worden, die vorbildlich die Forderung nach «ortstypischer Gestaltung» erfüllt. Aber auch in und um Bonn, Münster und Freiburg tragen Anstrengungen einer Verkehrsplanung der Koexistenz zunehmend Früchte. ■

Velofahrerinnen und Velofahrer können selber wählen, wo sie fahren wollen: Auf der Fahrbahn oder auf dem breiten Seitenstreifen. Im einen Fall koexistieren sie mit den Autos, im andern mit den Fussgängern. Je nach Können, Sicherheit und Fahrzweck steht ihnen das passende Angebot zur Verfügung.