

SCHMERZGRENZE



Verkehr hat dienende Funktion. Aber manchmal hat man den Eindruck, der Diener habe die Herrschaft übernommen.

SCHMERZGRENZE

Wenn wir selbst im Auto sitzen, spüren wir nur die Vorteile. Es sind immer die anderen Autofahrer, die uns peinigen. Manchmal bis zur Schmerzgrenze. So, daß wir uns Beschränkungen wünschen. Die würden wir auch selbst einhalten, wenn alle anderen das auch tun. Denn: Die anderen – das sind wir schließlich selbst! Und wir spüren die Schmerzgrenze in allen möglichen Situationen.

– wenn wir mit dem Auto fahren müssen

Oft ist das Auto die mit Abstand zweckmäßigste Lösung. Aber dann stehen wir im Stau. Zusammen mit vielen, die vielleicht gar nicht gefahren wären, wenn zum Beispiel der Bus öfter fahren würde. Und dann sind die Parkplätze besetzt. Von vielen, die sich nie dorthin gestellt hätten, wenn zum Beispiel der Parkplatz mehr kosten würde.

– wenn wir zu Fuß gehen oder radfahren wollen

Die ständige Angst und Gefahr. Die ja nur allzu berechtigt ist, wie wir täglich in der Zeitung lesen können. Der Lärm und Gestank, dem wir uns dann schutzlos ausliefern müssen. Und die ständigen Behinderungen. Weil den Fußgängern nur das zugestanden wird, was nach der Planung der Fahrspuren übriggeblieben ist. Und diese Restflächen sind auch noch oft vollgeparkt.

– wenn wir mit dem Bus oder der Straßenbahn fahren wollen

und dabei in der Autokolonne steckenbleiben. Wenn deswegen ständig der Fahrplan durcheinanderkommt. Und wenn gerade an der Haltestelle der Bürgersteig besonders schmal ist. Wenn der Weg zur Haltestelle öde, laut und gefährlich ist.

– wenn wir nachts das Fenster öffnen wollen

und dann nicht schlafen können, weil eine Schiefstraße dröhnt. Oder vor dem Haus nach der Sperrstunde die Autotüren schlagen. Ein später Raser, der Kavaliertart eines einzelnen Motorrads kann schon über der Schmerzgrenze liegen.

– wenn Kinder spielen sollen

um etwas dabei zu erleben. Spielen ist auch: mit dem Fahrrad an der Ecke stehen, schwatzen, beobachten. Aber dazu braucht es vielfältiges Stadtleben auf der Straße. Und Platz. Und Luft. Und keine Verbote. Vielen Kindern aber wird das Spielen auf der Straße verboten. Weil es zu gefährlich ist.

– wenn wir nur mal vor die Türe treten wollen

Muß „zu Hause“ an der Haustür enden? Muß das Haus eine Burg sein? Und das Wohnumfeld Feindesland? Sogar einem Hund gönnt man einen Baum auf der Straße.

– wenn wir uns an die alte Straße erinnern

die Rücksicht nahm auf das Ensemble. Die

sich unterordnete. Die nicht, wie heute, ihre technische Arroganz zur Schau stellt. Mit Masten, Markierungen, Lichtraumprofilen und Krümmungsradien.

– wenn wir an die Folgen denken

Für die, die auch leben wollen: Pflanzen und Tiere. Die vielfältigen Lebenszusammenhänge, in die wir selbst auch eingebunden sind und die wir empfindlich stören. Zum Beispiel Bodenversiegelung. Zum Beispiel

Biotopzerstörung. Zum Beispiel Luft- und Grundwasserverschmutzung. und schließlich

– wenn wir das bezahlen sollen

Wenn wir uns nämlich einmal klarmachen, welche immensen Summen der Verkehr verschlingt. Vor allem die Straße. Und die mühsame Reparatur der Umwelt. Steuer-gelder sind unsere Gelder. Auch das Portemonnaie kennt eine Schmerzgrenze.



So nicht. Morgen werden die Straßen mehr Rücksicht nehmen auf die Nachbarschaft der Bewohner. Und auf das Stadtbild.

Auf den Straßen von heute wird zu schnell, zu viel und zu aggressiv autogefahren. Auf den Straßen von morgen wird die Höchstgeschwindigkeit zwischen 20 km/h und 40 km/h liegen. Auf den Straßen von morgen wird weniger Auto gefahren, dafür aber mehr geradelt und zu Fuß gegangen. Und auf den Straßen von morgen werden die Verkehrsteilnehmer keine Konkurrenten, sondern Partner sein.

zu laut . . .
zu häßlich . . .
zu voll . . .
zu schmutzig . . .
zu gefährlich . . .
zu teuer . . .

Wenn die Schmerzgrenze überschritten ist, ist es schwer, einen klaren Gedanken zu fassen. Dann wird der Autoverkehr zum Prügelknaben. Besser ist es, sich vorher differenziert Gedanken zu machen.

Schmerzgrenze Geschwindigkeit

Schnell ist nicht gleich gut. Denn der Aufwand und die Schäden wachsen quadratisch mit der Geschwindigkeit. Langsamer ist erträglicher. Und billiger.

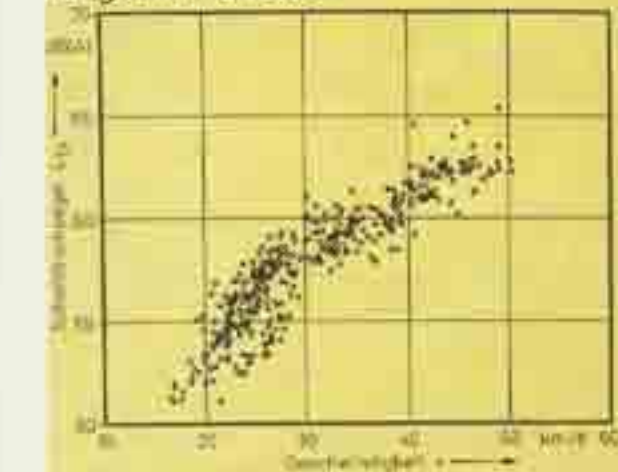
Es scheint, daß das „richtige Maß“ in der Stadt irgendwo zwischen 20 und 40 km/h liegt. Je nach Straßentyp, je nach Umfeld. In verkehrsberuhigten Bereichen sogar noch niedriger. Das gilt für die Höchstgeschwindigkeit. Die Reisegeschwindigkeit liegt auch heute längst darunter. Und die wenigen Augenblicke, wo man sich größere Höchstgeschwindigkeiten vorstellen könnte, würden kaum die Reisezeiten verkürzen.

Es ist Unsinn, zwischen zwei Haltepunkten hoch zu beschleunigen. Man wartet dann nur um so länger an der nächsten Ampel.

Langsamer ist leiser

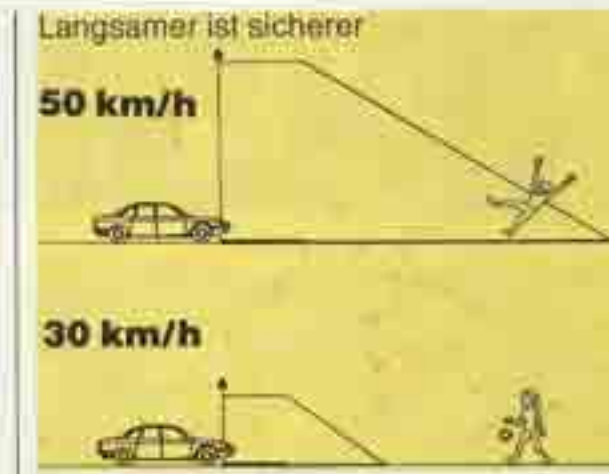
15 km/h ist leiser als 25 km/h. 30 km/h ist leiser als 50 km/h. Weil die Beschleunigungsphasen viel kürzer sind. Auch der Unterschied zwischen Asphalt und Pflaster ist bei 30 km/h nicht mehr bedeutsam.

Langsamer ist leiser



Langsamer ist sicherer

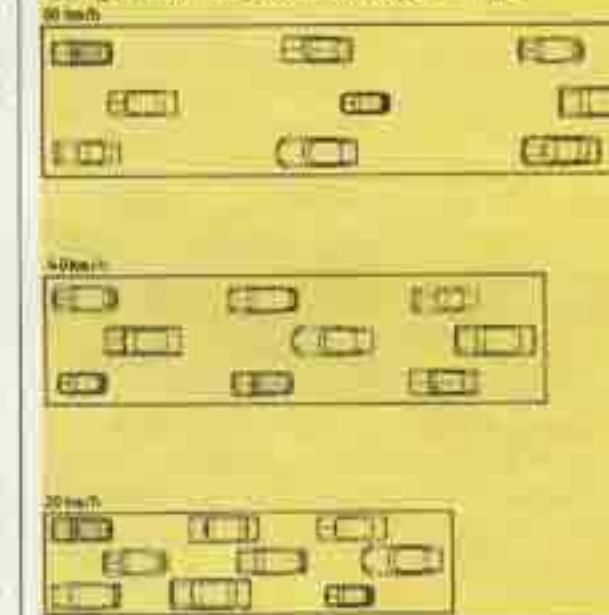
Jedes Auto schiebt ein enormes Verletzungspotential vor sich her. Aber Unfallrisiko und Unfallschwere sinken drastisch, wenn statt 50 km/h nur 30 km/h gefahren wird. Weil langsam besser einschätzbar ist. Und natürlich, weil Bremswege und Aufprallwucht viel geringer sind.



Langsamer braucht weniger Platz

Weniger Sicherheitsabstände; schmalere Fahrbahnen; engere Kurven; mehr wechselweise Flächennutzungen, z.B. Mischflächen und Mehrzweckstreifen.

Langsamer braucht weniger Platz



Langsamer ist weniger häßlich

Überdimensionierte Wegweiser und Ampeln, Richtungspfeile, Fahrbahnmarkierungen und Peitschenmasten sind häßliche Ausstattungsmerkmale hoher Geschwindigkeiten. Bei geringeren Geschwindigkeiten können sie viel kleiner werden oder sind eventuell ganz entbehrlich.

Und: Langsamer ist auch sparsamer und sauberer

Langsamer fahren heißt auch: weniger Kraftstoffverbrauch, weniger Materialverschleiß, weniger Gummi- und Straßenabrieb, weniger Abgase. Das ist simple Physik. Zur Langsamkeit gehört allerdings die Gleichmäßigkeit. Moderne Autos werden das Langsamfahren leichter machen.

Schmerzgrenze Menge

Ein paar Autos stören nicht. Zu viele sind unerträglich. Egal ob sie stehen oder fahren. Straßen mit 10 Fahrzeugen in der Spitzenstunde sind Inseln der Ruhe. Sind ein Dorado für Fußgänger, Radler und spielende Kinder. Erreichen Straßen einmal eine Belastung von 1500 Fahrzeugen pro Stunde oder mehr, dann sind sie unerträglich laut. Können kaum noch überquert werden. Sie sind gefährlich für Fußgänger und Radfahrer. Und Kinderspiel wird natürlich ganz unmöglich.

Weniger bedeutet mehr Platz

Weniger abgestellte Fahrzeuge ermöglichen das Freihalten von Flächen auf der

Straße. Zum Beispiel für spielende Kinder. Der Bau von Radwegen wird möglich. Denn bisher scheiterte er oft am Stellplatzbedarf. Weniger Verkehr erspart unter Umständen eine Fahrspur. Die dann z.B. als eigene Busspur oder Straßenbahntrasse dienen kann.

Weniger bedeutet bessere Überquerbarkeit

Bei weniger Verkehr kann man die Straße besser überqueren. Mit weniger Wartezeit. Und an mehr Stellen. Wo man vorher hunderte von Metern laufen mußte, kommt man jetzt auch dazwischen auf die andere Straßenseite.

Weniger bedeutet bessere Luft

Logisch, denn je weniger gefahrene Kilometer, desto weniger Abgase.

Schmerzgrenze Streß

Verkehr ist Bewegung. Aber muß es deswegen gleich Wettrennen sein? Muß der Bus den Radfahrer schneiden, um ein paar Sekunden zu gewinnen? Muß die Straßenbahn unbedingt an der Haltestelle überholt werden? Warum gibt es immer wieder PS-Fetischisten, die sich schnell noch vordrängen? Um zu beweisen, daß sie schneller, besser als die anderen sind? Die Stadt ist zu eng, als daß wir uns hier austoben könnten. Verkehr ist besserer Verkehr ohne den Streß der ständigen Konkurrenz. Auf vollen Straßen gibt es keine kleinen Siege mehr. Sondern nur noch gemeinsame Niederlagen.

Schmerzgrenze Lieblosigkeit

Oft genug sind es gar nicht Menge oder Geschwindigkeit, Sondern die Arroganz und Lieblosigkeit, mit der der Verkehr sein vermeintliches Recht dokumentiert. Garageneinfahrten sind oft scheußlich. Und sind keine einladende Pforte zum Haus. Wo sich zwei Straßen kreuzen, ist kein Platz. Sondern ein Knoten. Und so sieht er auch aus. „Anlagen für den fließenden Verkehr“ heißt das dann. Die „Technische Notwendigkeit“ wird bis in die letzte Konsequenz verfolgt. Lieblos und rücksichtslos. Manchmal bis zur Schmerzgrenze.

Das „richtige Maß“ in der Stadt liegt irgendwo zwischen 20 und 40 km/h.