

## Laufenstrasse wird Wohnstrasse

Autor(en): Christoph Klein  
Quelle: Basler Stadtbuch  
Jahr: 1977

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/6f67c08d-8e19-483e-abae-42ef7597d278>

### Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

### Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

---

Christoph Klein

# Laufenstrasse wird Wohnstrasse

---

Seit etwa drei Jahren befasst man sich auf dem Basler Stadtplanbüro konkret mit Wohnstrassen. In den Zielvorstellungen «Basel 75» hatte der Regierungsrat nämlich festgehalten, dass man mit derart umfunktionierten Strassen der angestrebten Verbesserung der Wohnqualität in unserer Stadt ein gutes Stück näher kommen kann: «In den Wohnstrassen gehört der Strassenraum in erster Linie den Menschen und nicht den rollenden oder stehenden Motorfahrzeugen, so dass Kinder ohne ständige Gefährdung spielen können und nachbarliche Kontakte leichter zustande kommen», heisst es in einem Schreiben der Regierung an den Grossen Rat.

Zur Erreichung dieses Zieles stehen drei grundsätzlich verschiedene Varianten zur Diskussion:

- Völlige bauliche Umgestaltung mit ergänzenden verkehrspolizeilichen Massnahmen,
- teilweise bauliche Umgestaltung mit ergänzenden verkehrspolizeilichen Massnahmen,
- verkehrspolizeiliche Massnahmen ohne bauliche Veränderungen.

Doch was die Behörden als Geschenk an den Bürger verstanden wissen wollten, fand bei weitem nicht den erhofften Anklang. Mit Vehemenz und Erfolg wehrten sich 1976 die Bewohner der Bartenheimerstrasse gegen die Umgestaltung vor der eigenen Haustüre. Diese Strasse hätte zwar ein ideales Testobjekt (dichtbesiedeltes Quartier, Strasse ohne

Bedeutung für den allgemeinen Verkehrsfluss, keine Grün- und Erholungszonen in unmittelbarer Nähe) abgegeben, aber die Angst vor einem rapiden Anwachsen des Kinderlärms und die Sorge, für den eigenen Wagen keinen Parkplatz mehr zu finden, waren weitaus grösser als der Mut zum Neuen und Ungewohnten. Unüberhörbar waren auch die Argumente der Gewerbetreibenden, die ein Ausbleiben der motorisierten Kundschaft befürchteten.

Gegen ein ähnliches Projekt in einem Abschnitt der Oetlingerstrasse formierte sich ebenfalls sehr rasch eine entschlossene Gegnerschaft, die sich unter Angabe der gleichen Gründe zur Wehr setzte. Hingegen waren die Bewohner der angrenzenden Bärenfelserstrasse bereit, in die Bresche zu springen und das Experiment von sich aus zu wagen. Ausserdem stand auch die Landskronstrasse bei den Stadtplanern zur Debatte, ein entsprechender Orientierungsabend fand bei den Anwohnern allerdings eine so geringe Resonanz, dass mit den Planungsarbeiten gar nicht erst begonnen wurde. Auf dem zuständigen Amt nahm man solche Schläge ins Leere gelassen. Peter Bachmann, Sachbearbeiter für Wohnstrassen im Stadtplanbüro, erklärte im vergangenen Herbst: «Wir wollen uns ganz bestimmt niemandem aufdrängen. Wichtigstes Prinzip bleibt, dass die direkt Betroffenen einverstanden sind, sonst kann aus einer Wohnstrasse nie etwas Sinnvolles



werden.» Deshalb hat man nicht versucht, die Leute aus der Oetlingerstrasse zu ihrem Glück zu zwingen, sondern man ist gerne auf die Offerte aus der Bärenfelserstrasse eingegangen.

Eigeninitiative stand auch beim leider aus unrühmlichen Gründen spektakulärsten Fall einer Wohnstrasse am Anfang aller Planung: Vor über zwei Jahren hatte sich in der Laufenstrasse unter Mitarbeit des «Schweizerischen Werkbundes» eine Arbeitsgruppe gebildet, die im Sommer 1975 mit einer Petition

die Umgestaltung der Laufenstrasse in eine Wohnstrasse forderte. Besonders erfreulich war, dass diese Arbeitsgruppe die überwiegende Mehrheit der Mieter und Hauseigentümer für ihr Anliegen gewinnen konnte. Opposition kam in erster Linie von einigen Gewerbetreibenden.

Für das Modell Laufenstrasse stand von Anfang an die erste Variante der Wohnstrasse, – also die völlige bauliche Umgestaltung mit ergänzenden verkehrspolizeilichen Massnahmen – fest. Zunächst soll die traditionelle



Trennung von Fahrbahn und Trottoir aufgehoben werden; ein Belag von Betonverbundplatten erstreckt sich von Gartenhag zu Gartenhag. An acht noch zu pflanzenden Bäumen vorbei verläuft in geschwungener Linie ein Fahrweg. Spürbare Höhendifferenzen verdeutlichen vor allem für Motorfahrzeuge den Unterschied zu gewöhnlichen Strassen. Ein Brunnen, Sitzbänke, Pflanztröge und neue Kandelaberleuchten gehören zum weiteren Inventar der Wohnstrasse. Die Chancen, dass aus der Laufenstrasse mehr wird als

Links: Laufenstrasse, heutiger Zustand.

Oben: Die Alternative: Laufenstrasse als Wohnstrasse.

eine blosse Alibiübung zur Beruhigung des städteplanerischen schlechten Gewissens, stehen gut. Der bereits gezeigte aktive Einsatz verschiedener Bewohner in der Arbeitsgruppe «Wohnstrasse Laufenstrasse» und das Versprechen einzelner Mieter, für die Pflanzen auf der Strasse zu sorgen, stimmen zuversichtlich. Dies gab dem Regierungsrat sogar Anlass zu der Frage, «ob durch Wohn-

strassen ein rücksichtsvolleres Verhalten gegenüber öffentlichem Gut und eine Aktivierung des tätigen Bürgersinns erreicht werden kann».

Rund 200 000 Franken, so wurde im Dezember 1976 errechnet, wird die Umwandlung der Laufenstrasse kosten. Ein auf den ersten Blick recht imposanter Betrag, doch darf man nicht übersehen, dass es sich hier erstens um einen Testfall und zweitens um die kostspieligste Variante handelt. Am 24. Mai 1977 stellte der Regierungsrat den entsprechenden Antrag zuhanden des Grossen Rates. Dieser stimmte am 30. Juni 1977 dem Vorhaben zu. Eigentlich hätte man glauben können, dass dieses Projekt, das ja nur einen kleinen Strassenabschnitt und einen minimalen Prozentsatz der Bevölkerung betrifft, reibungslos über die politische Bühne ginge. Doch es kam anders: «Die Wohnstrasse Laufenstrasse» sollte als ein besonders übles Stück demokratischen Schmierentheaters in die Geschichte Basels eingehen.

«Auf Wunsch von Anwohnern und Gewerbetreibenden» hatte ein Motorjournalist, der schon als heftiger Gegner gegen die «Wohnstrasse Bartenheimerstrasse» aufgetreten war, das Referendum ergriffen. Innert der gesetzlichen Frist wurden auf dem Kontrollbüro 3257 Unterschriften gegen den Grossratsbeschluss deponiert. Schon wenig später machte diese Aktion erstmals Schlagzeilen, als sich nämlich herausstellte, dass auf mysteriöse Weise auch Tote und längst aus dem Kantonsgebiet Weggezogene «unterschrieben» hatten. Immerhin blieben zunächst noch an die 2300 Unterschriften, das

notwendige Minimum von 2000 schien somit erreicht. Die Volksabstimmung wurde auf den 4. Dezember angesetzt. Doch es kam noch schlimmer: weil das Misstrauen der Kontrollbeamten nicht beseitigt werden konnte, begann eine (hoffentlich) einmalige Aktion. Polizeibeamte besuchten den grössten Teil der Referendumsunterzeichner und mussten feststellen, dass Hunderte von Personen nie eine Unterschrift gegen das Wohnstrassenprojekt geleistet hatten. Damit fiel die Zahl der gültigen Unterschriften unter das vorgeschriebene Minimum, ein vergeblicher Urnengang der Basler konnte noch rechtzeitig verhindert werden.

Wie aber wird es weitergehen? Wird sich in absehbarer Zeit ein Netz von Wohnstrassen über Basel erstrecken? Wird man sich künftig auch in den Aussenquartieren auf der Strasse begegnen? Werden Buben zwischen Häuserschluchten Fussball, Eltern mit ihren Kindern Federball spielen? Schön wär's und ein kleines bisschen Träumen sei erlaubt. In Wirklichkeit werden Wohnstrassen natürlich Einzelfälle bleiben, von denen nicht einmal sicher ist, ob sie die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen werden.

Wir dürfen aber hoffen, dass mit diesen noch recht zaghaften ersten Schritten Impulse ausgelöst werden und wir wieder einmal darüber nachdenken, was das Leben in einer Stadt angenehm macht. Denn mancherorts scheint es, als dienten die Strassen einzig dazu, rollende und stehende Autos aufzunehmen. Und das ist, so glaube ich, in einem Jahrzehnt, in dem enge, normierte und eintönige Wohnungen die Regel sind, entschieden zu wenig.