

Die amerikanischen Parkways in der Nähe der Grossstädte

Autor(en): **Schmidt-Lamberg, Herbert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie**

Band (Jahr): **54 (1956)**

Heft 4

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-212683>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke 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 Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Hochwassermenge des WBK vom Jahr 1939 wesentlich beeinflußt haben dürften. Die festgestellten Abflußmengen vom 21. Juni 1955 bestätigen sogar sehr weitgehend die offiziellen meteorologischen Niederschlagsmengen im Einzugsgebiet der Saar. Das Schluckvermögen des Hochwandbrückendurchlasses wird deshalb auch in Zukunft nicht in Frage gestellt sein.

Die 65 m³/sec. Abflußmenge der Saar sind, wie nachgewiesen wurde, um 100 % übersetzt, und eine spätere Detailentwässerung des Saargebietes wird diese Feststellung, aus finanziellen Gründen, nicht unberücksichtigt übergehen können.

Zusammenfassend stellt sich die Prognose, daß die abzuführende Wassermenge des Saargebietes den vielsagenden Betrag der Messung vom 21. Juni 1955 mit 2 mal 13 = 26 m³/sec. nach menschlichem Ermessen und im Interesse der beabsichtigten Entsumpfung wohl selten oder nie erreichen dürfte.

Wir wollen hoffen, daß über der geplanten Gewässerkorrektur ein guter Stern walte, und der fernstehenden Gvatterin ETH sei für ihren maßgebenden Einsatz für die Erhaltung eines der schönsten Täler der Schweiz bestens gedankt.

Die amerikanischen Parkways in der Nähe der Großstädte

Von Herbert Schmidt-Lamberg

Vor längerer Zeit bereits wurde für den Staat New York ein neues Stadtgebiets- und Stadtverwaltungsgesetz angenommen, wobei die Einrichtung des „State Council of Parks“ für den darauf folgenden Straßenbau eine wichtige Rolle spielen sollte.

Die städtische Parkverwaltung wurde mit der neugeschaffenen Staatsparkverwaltung zu einem Verwaltungsdepartement von 11 Kreisen zusammengelegt, für die es im ganzen für das Gebiet zwischen dem Eriesee und Jones Beach auf Long Island 70 Parks zu pflegen und zu erschließen galt.

Eine Verkehrszählung hatte ergeben, daß dieses Parkgebiet von 23 Millionen Besuchern insgesamt besucht worden war, daß also hier der Verkehr eine ungewöhnliche Höhe angenommen hatte.

Die wichtigste Stellung innerhalb des State Council of Parks nahm sofort die Unterkommission für den Straßenbau ein. Dieser wurde pro Jahr zunächst auf eine Dauer von insgesamt 15 Jahren ein Budget von 36 450 000 Dollar zugewiesen. Die Vorarbeiten hatten nämlich ergeben, daß nicht nur das gesamte Wegenetz dieses ausgedehnten Territoriums umgebaut werden mußte, sondern daß alle Voraussetzungen gegeben waren, in diesem Gebiet neue und wichtigere Ausfallstraßen zu schaffen.

Man muß an dieser Stelle die Bemerkung einflechten, daß von den 13 Millionen Einwohnern des Staates New York rund 8 Millionen in der Stadt New York wohnen, von denen aber mehr als 2,1 Millionen wieder ihren Arbeitsplatz nicht innerhalb der Stadt, sondern in einem benachbarten Ort im Staate New York haben. Das will heißen, daß im Staate New York auf den Quadratkilometer 103 Einwohner kommen, während beispielsweise im Stadtgebiet Manhattan auf den Quadratkilometer 29 000 Einwohner entfallen.

Dieser zusammengedrängten Millionenbewohnerschaft eine räumliche Ausdehnungsmöglichkeit zu geben, dazu mußte in erster Linie der Bau von Ausfallstraßen dienen.

Aber auf den ersten Blick war es ganz klar, daß man nicht mehr mit einem einzigen System des Straßenbaues auskommen konnte, sondern daß man Geschäfts- und Ausflugsverkehr schon dem Typ der Straße nach trennen mußte. Dazu führte schon die Feststellung, daß die Straße von Long Island nach Sawmill River an den Wochentagen von durchschnittlich 50 800 Motorfahrzeugen befahren wurde, davon etwa 75 % Geschäftsautos, an Samstagen und Sonntagen aber durchschnittlich von 47 900 Motorfahrzeugen fast ohne Beteiligung von Geschäftsfahrzeugen motorischer Art.

Das will, mit anderen Worten, heißen, daß die starke Verbreitung des Kraftwagens als Privatverkehrsmittel unter der amerikanischen Einwohnerschaft auch an geschäftsarmen Tagen die Straßen in der Nähe der Großstädte keineswegs entlastet, sondern diese fast genau so stark in Anspruch nimmt.

Also kam die Kommission für den Straßenbau beim State Council of Parks zu der Einsicht, daß neben den Ausbau der bestehenden Straßen unbedingt die Einrichtung neuartiger Ausfallstraßen treten müsse, die ein Mittelding zwischen Autobahn und Stadtstraße zu bilden hätten.

Als bald wurde der erste Spatenstich für den ersten Bauabschnitt einer solchen Straße bei New York gemacht, der Merritt-Parkway wurde begonnen. Diese Straße wurde mit einer Breite von 90 Metern angelegt, einberechnet zwei Fahrbahnen in jeder Richtung und einen zwischen 2,70 m (N. Y.) und 6 m (Conn.) variierenden Mittelstreifen.

Diesem ersten Versuch sind inzwischen weitere 38 Straßen dieser Art im Staate New York gefolgt. Die Benutzung dieser Straßen ist für die Wochentage um 2800 Hundertteile gestiegen, für die Sonntage um 3200 Hundertteile seit der Zeit der Erbauung der einzelnen Teile im Durchschnitt.

Sehr bemerkenswert sind die Bestimmungen für die Einhaltung der Maximal- und der Minimalgeschwindigkeiten auf diesen Straßen, wobei auch die unteren Geschwindigkeiten sehr sorgsam im Mittel berechnet worden sind. In den Grenzen der größeren Städte, etwa in New York selbst, darf man nicht mit größerer Geschwindigkeit als mit 56 km per Stunde fahren, für die State-Parkways in N. Y. beträgt die Höchstgeschwindigkeit dann 64 km per Stunde. Es ist aber bestimmt, daß auch

keine geringere Geschwindigkeit als 40 km per Stunde gefahren werden darf.

Damit will man auf diesen Straßen einen gewissen Verkehrsrythmus in die Abwicklung der steigenden Motorisierung hineinbringen. Es gibt aber für die betonierte Bahnen gewisse Unterschiede in der Geschwindigkeitsansetzung, die beispielsweise für den Staat Connecticut mit 80 km per Stunde Höchstgeschwindigkeit bei Tage und 64 km bei Nacht angesetzt worden sind.

In diesem Zusammenhange muß erwähnt werden, daß die Ausführung der Straßen dieser Art auf sehr verschiedene Art und Weise erfolgt. Es werden ebenso Schotterstraßen gebaut, wie es Betonstraßen gibt, und man baut derart verschiedene Teilstrecken, weil man dem Autofahrer Gelegenheit geben will, in der Nähe seiner Wohngebiete die Reize der verschiedenen Fahrweisen genauer kennenlernen zu können.

Alle diese Parkstraßen laufen unmittelbar von den Peripheriebahnen der Städte aus in die benachbarten Parks und Wälder und durchqueren diese in Richtung auf lohnende Ausflugsziele zu. Kreuzungen und Windungen werden so viel wie möglich vermieden, doch werden gelegentliche Steigungen bis zu 8 Grad hingenommen. Wo diese Straßen in die Nähe der Autobahn gelangen, laufen sie mit dieser parallel und werden unter diese dann durch Tunnelbauten hindurchgeführt.

Die älteren dieser Parkstraßen haben noch keine Mittelstreifen, alle modernen Bauten haben dagegen Mittelanlagen, die beide Parkstraßen trennen, und zwar gibt es moderne Parkstraßen, bei denen diese wieder aus zwei Parkstraßen bestehen, auf denen Motorwagen und Zweiräder laufen. Auch hier erfolgt der Zutritt durch Unterführung auf den zweiten Parkstreifen von der Seite her; irgendwelche Kreuzungen der ersten Parkbahn, um auf die zweite zu gelangen, treten an keiner Stelle auf.

Diese Einteilung der älteren und neuen Parkstraßen wird auch überall dort beibehalten, wo gelegentliche Verschmälerungen der Bahnen eintreten müssen, was bei dem gebirgigen Hinterland der Oststädte der Vereinigten Staaten des öfteren der Fall ist. Dann werden eben die einzelnen Parkstraßen an sich verengert, ihre Zahl wird aber in keinem Fall verringert, was heißen will, daß nicht etwa nun die einzelnen Fahrzeuge auf den Bahnen durcheinandergewürfelt werden. In dieser strengen Trennung der Fahrzeuge auf den Parkstraßen in den Staaten besteht einer der großen Vorzüge dieser Straßen überhaupt.

Solche Verengerungen treten besonders in gebirgigen Gegenden auf. Dann ist es nicht eben selten, daß Hin- und Rückweg dieser Bahnen getrennt um schwierige Geländedeformationen geführt werden. So sind Ausfallstraßen in den Alleghenies teilweise mit zwei Bahnen in westlicher Richtung angelegt worden, während der Rückweg auf zwei anderen Bahnen etwa 25 km weiter nördlich in einen Tunnel eingebaut werden mußte, in östlicher Richtung befahrbar. Diese Straßen sind dann natürlich ausnahmslos betonierte worden; ihre Breite schwankt beträchtlich, doch sind die Rights of way (unbedingte Breiten) niemals geringer als zusammen 45 m und niemals breiter als 65 m.

Alle Parkways werden mit Zufahrtsstraßen von einer Breite von 7,20 m ausgestattet; wo Zufahrt- und Abfahrtstraße zusammenfallen müssen, ist diese Breite zusammen auf 10,80 ausgedehnt worden. Die Länge der Einfahrt- bzw. Ausfahrtstreifen der Parkways beträgt im allgemeinen 15 m.

Es wird im allgemeinen streng vermieden, daß Ein- und Ausfahrt zusammenfallen, was nur dort der Fall ist, wo gebirgige Gegenden oder das Meer auf der einen Seite die doppelte Konstruktion unmöglich machen. Das ist im Staate New York in vier Fällen zu berücksichtigen gewesen.

Man muß an dieser Stelle noch erwähnen, daß für die Bauten im Staate New York die Straßendecke zu 88 % aus Beton erbaut wurde, wobei sich die Kosten pro Quadratmeter auf 3,25 Dollar belaufen haben. Der Beton wurde in allen Fällen vermengt mit 3 % Schwarzkarbon, um eine dunklere Oberflächenansicht zu erlangen.

Man hat nun diese Erfahrungen, wie man sie in Stadt und Staat New York in den vergangenen zehn Jahren mit den hier näher beschriebenen Parkways hat machen können, auch in einer anderen Reihe von Großstädten der Vereinigten Staaten ausgewertet und ist dabei zu ganz ähnlichen Resultaten gekommen. Zuerst einmal ging man von den gleichen Erwägungen aus, daß nämlich, wenn man schon den Autobahnbau für den Autoschnellverkehr bereitstellte, hier doch der Fernverkehr in erster Linie zu berücksichtigen sei, für den Ausflugsverkehr eine besondere Straßenart notwendig sei.

Denn überall, wo die Motorisierung schnelle weitere Fortschritte macht (was uns in Mitteleuropa jetzt besonders angeht!), muß das Straßennetz auch für den Nah-Schnellverkehr spezialisiert werden. So ist die Parkstraße denn in den USA eine typische Ausfallstraße geworden, die allerdings nicht überall reine Vergnügungs- und Erholungsstraße für den Motorfahrer bleiben sollte.

Das hatte wieder damit zu tun, daß man sie technisch noch weiter verbesserte. Sie wurde beispielsweise mit einem besonderen Beleuchtungssystem versehen. In Connecticut wurden in Abständen von 53 Metern Doppelarmlampen aus Holz aufgestellt, die 400-Kerzen-Glühlampen tragen. Die Höhe des Lichtpunktes beträgt 7 Meter.

Jede Blendgefahr wird dadurch besonders abgewehrt, daß die Lampen mit einem Filternetz nach beiden Seiten versehen sind und die Lichtstrahlen nach unten seitwärts verteilt werden.

In der gleichen Weise wurde im übrigen die Oberflächenanlage, die Fahrbahntechnik und die Beleuchtungsmethodik für die Parkways der Städte St. Louis und Chicago in den beiden letzten Jahren angelegt.

Für die Parkways von Stadt und Staat New York ergaben sich folgende Zahlen:

Der totale Verkehr beträgt 3856 Motorfahrzeuge pro Stunde. Der Hauptverkehr spielte sich in den Stunden zwischen 2 und 3 Uhr mittags ab, wo bis zu 5100 Motorfahrzeuge auf der Bahn des Henry-Hudson-Parks gezählt wurden.

Im Hollandtunnel ist in der Zeit zwischen 11 Uhr morgens und 5 Uhr nachmittags nach diesen Erfahrungen ein Abstand zwischen den ein- und ausfahrenden Autos von 22 ½ Metern vorgeschrieben.

Die Sicherheit der Parkways wird durch eine besondere Polizeikontrolle gewahrt, die mit Motorfahrzeugen ausgerüstet ist. Diese befährt dauernd die Parkways und meldet deren Zustand bei den Stationswachhäusern, die in Entfernungen von 5 Kilometern sich befinden. Wo sich Mängel zeigen, werden diese sofort von der Ausbesserungskompanie in Angriff genommen, so daß größere Schäden nur selten eintreten können.

Treten abnorme Wetterzustände ein, so werden Schilderhäuser von der Sicherheitspolizei dieser Parkstraßen besetzt, denn es sollen durch laufende Beobachtungen alle Wetterschäden sofort entdeckt und ausgeschaltet werden. Auf diese Weise werden die schnell fahrenden Motorfahrzeuge vor Schäden bewahrt, die sonst infolge Erdbebens oder Abschwemmungen vorkommen könnten.

Wo diese Parkways durch unsichtiges Gelände führen, werden mittels Leuchtsignalen ständig Übersichtsnachrichten gegeben, wozu ebenfalls besondere Signalstationen eingerichtet sind. Die zahlreichen Nebel und andere Schlechtwettervorkommnisse in Küsten- und Gebirgsgegenden der Staaten lassen solche Fürsorge für die Parkways oft dankbar begrüßen; man hat schon viele Unfälle auf diesen Wegen verhindern können. Leuchtsignale „Caution“ – „Slow“ – „Danger“ – oder ähnliche treten dann in Aktion und verhindern die Benutzung ungängiger Strecken.

Wer die Witterungszustände in diesen Gegenden kennt, der weiß, daß auch die besten Straßen schnell unter nachteilige Beeinflussung geraten können. Deswegen ist es angebracht, ein solches System der Straßenkontrolle und der Straßensignaltechnik mit dem Straßenbau eng zu vereinen und alles in einen festen Zusammenhang zu bringen. Es wäre auch falsch, wollte man das eine beschreiben, ohne das andere zu erwähnen, denn sonst würde man sich über das Funktionieren der neuen Straßen keine rechte Vorstellung machen können.

Sicher ist, daß diese Art von Straßen, die uns auf den ersten Blick als eine Art Zwischending zwischen Chaussee und Autobahn erscheinen mag, überall dort ernste Berechtigung finden wird, wo der Motorverkehr in den Großstädten sich schneller entwickelt.

Die Gefährdung der Landschaft von Möhlin

Bn. Der eher zurückhaltende schweizerische Minister Zehnter hat anlässlich einer Konferenz in Bern den Vertretern der deutschen Aluminiumindustrie von Badisch-Rheinfelden deutlich erklärt: „Meine Herren, wir warten nicht 20 Jahre, auch nicht 3 Jahre, bis Sie eine befriedigende Lösung für die Entgiftung ihrer Rauchgase gefunden haben. Ich gebe Ihnen Zeit bis Ende März 1956.“ Was war geschehen, daß ein schweizerischer Minister derartige Worte an eine ausländische Delegation richten mußte?