

Der grossstädtische Strassenverkehr

Autor(en): **Blum, Otto**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **15 (1928)**

Heft 11

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-15223>

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.

DER GROSSSTÄDTISCHE STRASSENVERKEHR

Stark gekürzter Auszug des am 16. August in der schweizerischen Städtebauausstellung gehaltenen Vortrages von Dr. Ing. Blum, o. Professor an der Technischen Hochschule Hannover

Obwohl der Vortrag sich auf den städtischen *Strassenverkehr* bezieht, muss doch von dem *Fernverkehr* ausgegangen werden, also von *den* Verkehrsmitteln, die grundsätzlich vom *Strassenverkehr losgelöst* sind, nämlich von den *Eisenbahnen* und *Wasserstrassen*; der Kürze wegen soll aber der Wasserverkehr nur andeutungsweise behandelt werden, was auch deswegen zulässig ist, weil seine Beziehungen zum Strassenverkehr denen des Eisenbahnverkehrs sehr ähnlich sind. Auch auf den *Luftverkehr* soll nicht eingegangen werden, obwohl der Flugplatz wegen seiner Grösse und anderer hohen Ansprüche ein besonders schwieriges städtebauliches Problem darstellt.

Wer dem Verkehr ferner steht, denkt fast immer nur an den *Personenverkehr*, steht aber dem *Güterverkehr* oft mit wenig Verständnis gegenüber. Diese Einstellung ist allgemein vom verkehrstechnischen, namentlich aber auch im besonderen vom städtebaulichen Standpunkt falsch und kann zu grossen Schädigungen für die ganze Stadt und einzelne Erwerbskreise führen.

Der *Güterverkehr* ist nämlich allgemein die *wichtigste* der drei Verkehrsarten (also der Reisenden, Güter und Nachrichten). Bei der Eisenbahn und noch mehr bei der Wasserstrasse erfordert der Güterverkehr einerseits die grössten Bauanlagen, also den höchsten Kapitalaufwand und die grössten Betriebsleistungen, also die höchsten Betriebskosten, dafür bringt er aber auch andererseits die höchsten Einnahmen; er ist der *eigentliche Lebensquell* aller grossen Verkehrsanstalten, während der Personenverkehr vielfach nur seine engeren »Betriebskosten« und oft nicht einmal diese deckt. Der Güterverkehr ist aber auch vom Standpunkt der Stadtentwicklung, des Strassenverkehrs und des gewerblichen und kaufmännischen Lebens in der Stadt, also allgemein vom *städttebaulichen* Standpunkt von besonderer Bedeutung und zwar in *hindernder* wie in *fördernder* Beziehung.

Hindernd tritt der Güterverkehr in vielen Städten dadurch in die Erscheinung, dass die von ihm in Anspruch genommenen Flächen (Häfen, Güter- und Rangierbahnhöfe) vielfach die *überhaupt grössten städtebaulichen Einheitsgebilde* und damit u. U. die stärksten »*Barrikaden*« darstellen, durch welche die verschiedenen Stadtteile voneinander getrennt werden und die gesunde Entwicklung des städtischen Verkehrsnetzes verhindert wird. In nicht wenigen Städten ist daher die Durchbrechung und Verkleinerung der Bahnhofflächen mindestens für die *Innenstadt* das überhaupt wichtigste städtebauliche Problem. Hier bietet aber gerade der Güterverkehr dem Städtebauer auch besonders grosse Chancen

und wird dadurch zu einem der stärksten *Förderer* der gesunden Stadtentwicklung, denn man kann hier in planmässiger Arbeit so vorgehen, dass man Güteranlagen, die *nicht* an eine *bestimmte* Oertlichkeit gebunden sind und jedenfalls nicht im *Innern* der Stadt zu liegen brauchen, in die *Aussengebiete abstösst*, indem man hier neue grosse *Betriebsanlagen* (Rangierbahnhöfe, Lokomotivstationen, Werkstätten) schafft und die gewonnenen Flächen benutzt:

einerseits, um die Bahnhofanlagen, die in das *Stadtinnere* gehören, nämlich die *Verkehrsanlagen*, also den Personen-, Eilgut-, Ortsgüter- und Postbahnhof besser und grösser auszugestalten, und

andererseits, um die erforderlichen Parallelstrassen und namentlich die notwendigen Querstrassen anzulegen und grösser auszugestalten, und

Den Güterverkehr energisch und zielbewusst anzupacken, ist also oft das wichtigste für die sogenannte »*Sanierung*« des inneren Stadtgebiets.

Ferner bildet jeder Güterbahnhof einen *Konzentrationspunkt für den Strassenverkehr*, denn hier strömt der Fuhrwerkverkehr zusammen, sodass hier mit die stärkste Belastung und die stärkste Abnutzung der Strassen entsteht. Jeder Güterbahnhof gibt ausserdem seiner näheren Umgebung ein besonderes Gepräge; sie ist für Parkanlagen und Wohngebiete nicht geeignet, statt dessen aber für viele (kleine) Kaufleute, für die Klein- und Mittelgewerbe, für Spediteure und Lagerplätze besonders wichtig, desgleichen auch für Grossgewerbe, sofern diese hier ausreichend grosse Flächen mit gutem unmittelbaren Gleisanschluss erhalten können. Die Güterbahnhöfe und Häfen bestimmen also in hohem Masse die Verteilung der Industrie- und Wohngebiete (und mittelbar auch der Grünflächen) und die Disposition des Strassennetzes. In den meisten Fällen muss also der Aufstellung des Bebauungsplanes die eines »*Generalverkehrsplanes*« vorausgehen, und in diesem werden stets die Güter-, Rangier- und Hafenbahnhöfe und die Güter-, Verbindungs- und Umgehungsbahnen am bedeutungsvollsten sein.

Hier möge eine wichtige Sonderfrage kurz gestreift werden: Auch im Strassenverkehr ist es, um an Kosten für die Stadt und den Einzelnen zu sparen, von hoher Bedeutung, jeden *überflüssigen Verkehr zu verhindern*. *Ueberflüssig* ist nun aber aller Frachtenverkehr zwischen *Eisenbahn* (und Schiff) einerseits und *Fabrik* und Lager andererseits, der die *Zwischenschaltung eines Strassenfuhrwerks* erfordert, während der Verkehr beim Vorhandensein eines Anschlussgleises *unmittelbar* abgewickelt werden könnte.

Dieser »überflüssige« Verkehr schädigt

1. die Stadt, weil die Strassen besser und breiter sein müssen und mehr Unterhaltungskosten verursachen,
2. die Anwohner und das Strassenpublikum durch Lärm, Staub, Geruch, Hemmungen und Gefährdungen,
3. den Gewerbetreibenden, denn der Zwischentransport kostet viel Geld, da Fuhrwerktransport für den Tonnenkilometer etwa 20mal so teuer ist wie die Streckenfahrt der Massengüter auf Eisenbahn und Schiff, da ferner jede Umladung besondere Kosten verursacht und da das Umladen für viele Güter, namentlich für das wichtigste Gut, die Kohle, mit Werteinbussen verbunden ist.

Die Stadt hat also im Interesse des eigenen Stadtsäckels, der Gesamtheit der Bevölkerung und ihrer Handel- und Gewerbetreibenden die Pflicht, dafür Sorge zu tragen, dass ihren Wirtschaftskreisen ausreichende *Arbeitsflächen mit unmittelbarem Gleisanschluss* (eventuell auch Wasseranschluss) zur Verfügung gestellt werden. Diese Frage findet vielfach bei den staatlichen Aufsichts- und den städtischen Behörden leider nicht die erforderliche Beachtung; gar zu oft und gar zu leicht findet man sich hier mit der Redensart ab, dass im »Zeitalter des modernen Verkehrs« der Kraftwagen »alles machen« könne. Gegenüber dieser ebenso leichtfertigen wie falschen und verderblichen Ansicht sei darauf aufmerksam gemacht, dass in Deutschland mehr als 66 % (zwei Drittel!) des gesamten Güterverkehrs in Privatanschlussgleisen umgeschlagen werden, und dass weite Industriezweige gegenüber dem Ausland nicht wettbewerbsfähig sein würden, wenn sie nicht über diese — billigste — Transportmöglichkeiten verfügen würden.

Nun können aber Privatanschlussgleise nicht an *beliebigen* Stellen der Eisenbahnlinien angeschlossen werden, sondern nur an Stationen und zwar meist nur an Güterstationen, sodass die Zahl der möglichen Anschlusspunkte beschränkt ist. Der Städtebauer muss also diese wenigen Punkte planmässig ausnutzen und an sie Industriegebiete angliedern; das führt ohne weiteres zu der vom sozialen Standpunkt so heilsamen *Dezentralisation* der Industrie und der Wohngebiete für die Arbeiter. Hiermit erzielt man noch einen weiteren grossen Vorteil für den städtischen Verkehr und die ärmeren Kreise: Indem man die Arbeitsstätten und ihre Wohngebiete richtig zueinander anordnet und hierbei möglichst durch Grünstreifen trennt, kann man die Wege zwischen Arbeits- und Wohnstätte so kurz machen, dass sie bequem zu *Fuss* (oder mit dem *Fahrrad*) zurückgelegt werden können; man schaltet also auch hier »überflüssigen« Verkehr und die mit ihm für die Stadt und den einzelnen verbundenen Kosten aus und fördert ausserdem die Volksgesundheit, da nichts so gesund ist als zu Fuss zu gehen.

Dem Güterverkehr folgt in seiner Einwirkung auf den Strassenverkehr der *Personenverkehr* der Eisenbahnen (und Schiffe). Hier sind die Bedeutung des Hauptbahnhofs und die der Vorortstationen und die Leistungen der Fernbahnen für den Vorort- und Stadtverkehr zu unterscheiden.

Der *Hauptbahnhof* und der *Bahnhofplatz* bilden in Städten bis zu 2 oder 300,000 Einwohnern wohl immer den *wichtigsten Verkehrsplatz* der Stadt; er ist also das natürliche *Zentrum* der *Verkehrsstrassen* und der *städtischen Verkehrsmittel* (Strassenbahnen und Omnibusse); bei noch grösseren Städten wird der Städtebauer aber nach einer Auflockerung des Verkehrs streben, indem er einen *zweiten* Platz zu Hilfe nimmt; bei planmässiger Gestaltung entstehen hier: »*Platz-Paare*«, die durch eine besonders wichtige Strasse, die »*Bahnhofstrasse*« verbunden sind (vgl. z. B. die sehr gute Lösung in Hannover). Die Personenstationen in den *Vorstädten* und *Vororten* sind immer wichtige Mittelpunkte für ihre nähere Umgebung; an ihnen entstehen also für den Stadtverkehr »*Zentren zweiter Ordnung*«, welche durch die von ihnen ausstrahlenden Strassen den Bebauungsplan weithin beeinflussen.

Die Pflege des *Stadt- und Vorortverkehrs* der Fernbahnen muss von den Städten besonders gefördert werden, denn hiedurch werden die Strassen bedeutend entlastet. Eine regelrechte »*Vorortbahn*« kann nämlich auf jedem Gleis stündlich etwa 30,000—40,000 Menschen befördern, also weit mehr als die beste, breiteste Strasse. Diese Massen werden also von der Strasse fortgenommen und hierdurch wird der Stadt der Bau kostspieliger Strassenzüge erspart. Allerdings ist die Pflege des Stadt- und Vorortverkehrs eigentlich nicht Sache der Fernbahnen; diese können aber — ohne besonders hohe Aufwendungen für eigene Gleise und besondere Vorortzüge — für Städte bis etwa 700,000 Bewohner auf diesem Gebiet so viel leisten, dass die Städte alle Ursache haben, die Fernbahnen in der Pflege des Vorortverkehrs durch städtebauliche Massnahmen aller Art und durch einmalige und dauernde Zuschüsse zu unterstützen. Schwierig wird diese Frage erst bei den noch grösseren Städten, also bei den »*Riesen*«- oder »*Mammut*«-Städten, weil bei diesen besondere »*Vorortbahnen*« notwendig werden würden, zu deren Bau die *Fernbahnen* kaum Veranlassung haben.

Hier beginnt der Wirkungsbereich der eigentlich »*Städtischen Verkehrsmittel*«, nämlich zunächst der sogenannten *Schnellbahn* d. h. der Hoch- oder Tiefbahn, die einen *eigenen* von der *Strasse losgelösten Bahnkörper* hat, auch keine Strasse im Niveau kreuzt und infolge dieser hochwertigen Bauanlage mit *langen Zügen* in *dichtester Zugfolge* arbeiten kann und daher ebenfalls auf jedem Gleis, also in *jeder* Richtung in der Stunde 30,000—40,000 Rei-

sende befördern kann. Da aber Schnellbahnen wegen der ausserordentlich hohen *Baukosten* nur für Städte von etwa 1,000,000 Einwohnern an — und auch hier nur unter günstigen Verhältnissen — wirtschaftlich möglich sind, brauchen sie in diesem Zusammenhang nicht weiter erörtert zu werden. Nur einige Bemerkungen seien gestattet:

1. Wenn in einer Stadt die Strassenbahnen auch bei voller Ausnützung der für sie geeigneten Strassen den Verkehr wirklich nicht mehr bewältigen können, ist die Zeit gekommen, dass man berechnen muss, ob nun *Strassendurchbrüche* oder *Schnellbahnen* den Verkehr besser und billiger bedienen würden; die so teure Schnellbahn kann nämlich wirtschaftlich dadurch berechtigt sein, dass man durch sie die *noch teureren* Strassendurchbrüche vermeiden kann.¹

2. Die ausserordentlich hohen Baukosten von Schnellbahnen ergeben, auf den *Fahrgast* umgerechnet, einen relativ kleinen Betrag, weil die *Zahl der Fahrgäste* wegen der so viel höheren Leistungsfähigkeit wesentlich höher ist als bei Strassenbahnen und Omnibuslinien.

3. Besondere, also selbständige Schnellbahnen sind den aus den Fernbahnen hervorgegangenen Stadt- und Vorortbahnen insofern vorzuziehen, als sie meist eine wesentlich günstigere *Linienführung* erhalten können; namentlich können die im *Stadttinnern* gelegenen, also die wichtigsten Stationen oft eine bessere Lage zum Gesamt-Strassennetz erhalten.

4. Man kann den Bau von Schnellbahnen in den *Aussen*gebieten wesentlich *verbilligen*, indem man das durchzogene Gebiet städtebaulich derart behandelt, dass die Schnellbahn nicht als eigentliche Hoch- oder Tiefbahn, sondern einfach als *Damm-* oder *Einschnitt-*Bahn ausgeführt werden kann.

Im eigentlichen *Strassenverkehr* bildet der *Fussgänger* die *wichtigste Verkehrsart*, und zwar aus folgenden Gründen:

- a) Der Fussgängerverkehr bewältigt den überhaupt grössten Teil des städtischen Personenverkehrs,
- b) seine Leistungsfähigkeit ist unbegrenzt gross,
- c) er ist für den einzelnen Bürger äusserst wohlfeil (da er nur Stiefelsohlen kostet!) und ausserdem gesund,
- d) er ist für die Stadt besonders vorteilhaft, da die Bürgersteige (Trottoirs) und Promenadenwege in Anlage und Unterhaltung sehr billig sind.

Dieser hohen Bedeutung und diesen grossen Vorzügen gegenüber ist die Einschätzung, die der Fussgängerverkehr bei so mancher Stadt- und Polizeiverwaltung findet, leider recht gering, und die ganz grossen Verkehrsfanatiker sehen in dem Fussgänger sogar eine rückständige Erscheinung, die man leider noch nicht ganz aus-

tilgen kann, die man aber jedenfalls als »moderner Mensch« nicht berücksichtigen darf.

Je grösser eine Stadt ist, desto wichtiger ist es, den *Fussgänger-* vom *Fuhrwerkverkehr* scharf und klar zu trennen; der Fussgänger gehört auf den Bürgersteig und darf den Fahrdamm nur dort betreten, wo dies unvermeidlich ist, also an den Einmündungen und Kreuzungen von Strassen usw. Je schwieriger solche Strassenkreuzungen und die Plätze sind und je mehr Verkehr sie aufweisen, desto sorgfältiger müssen für Fussgänger und Fuhrwerke ihre Wege — klar gestreckt, übersichtlich — herausgearbeitet werden; am wirksamsten ist hierfür die Anordnung richtiger *Platzinseln* und die Führung der Strassenbahn auf besonderen Streifen, die übrigens in den Inseln liegen können; hierfür sind aber in sorgfältigster Arbeit wohldurchdachte Entwürfe aufzustellen und man darf mit der Anordnung von Inseln nicht über das Ziel hinausschiessen — es gibt z. B. Polizeigewaltige, die an der »Inselkrankheit« leiden und das an sich richtige Prinzip durch dilettantenhafte Uebertreibungen zu Tode reiten.¹

Neben dem Fussgänger verdient der *Radfahrer* mehr Beachtung, als er dies bisher vielfach findet; denn alle Vorzüge des Fussgängerverkehrs gelten auch — mit geringen Abschwächungen — für den Fahrradverkehr, und das Fahrrad ist das (ebenso billige wie gesunde) Verkehrsmittel der ärmeren Schichten. Der Fahrradverkehr ist in den Städten der Tiefebene natürlich stärker entwickelt als in denen im Gebirge; in typischen Tieflandstädten, wie Kopenhagen, Bremen, Magdeburg, ferner in Holland, kann man damit rechnen, dass auf zwei Bewohner ein Fahrrad kommt. Der Städtebauer muss es sich also ernstlich angelegen sein lassen, diesen wichtigen Verkehrszweig besonders zu fördern. Leider ist dies fast nirgendwo planmässig geschehen; erst in neuerer Zeit beginnt man dieser Aufgabe Aufmerksamkeit zu zollen. Notwendig ist vor allem die Ausbildung der Randstreifen der Fahrdämme in einer für den Radfahrer geeigneten Befestigung und die Anlage von besonderen Radfahrerwegen, namentlich auch in den Grünanlagen; etwaige Fahrradsteuern dürften nur zur Verbesserung der Radfahrerwege verwendet werden.

Von den besonderen Strassenverkehrsmitteln kommen für den Personenverkehr *Strassenbahnen* und *Omnibusse* in Betracht, wobei für die Strassenbahn im allgemeinen an *elektrischen*, für den Omnibus an *Auto-*Betrieb zu denken ist.

In neuerer Zeit gilt es als besonders »modern«, die Strassenbahn als »rückständig« und »überholt« zu verunglimpfen, und es fehlt nicht an Stimmen, die mehr oder weniger aufdringlich die Beseitigung dieses »den

¹ Diese schwierige Frage hat *Stein-Hamburg* jetzt eingehend untersucht

¹ Was man mit richtig angeordneten Inseln erreichen kann, zeigt z. B. der Potsdamer Platz in Berlin und die Umgebung des Doms zu Köln.

übrigen Verkehr lähmenden« Verkehrsmittels fordern. Wer als Städtebauer und Verkehrsfachmann sich seiner Verantwortung bewusst ist, muss derartiges Geschwätz ablehnen. Auch hier sind die Vorzüge und Nachteile kühl, vorurteilsfrei, zahlenmässig gegeneinander abzuwägen. Leider sind derartige Berechnungen bisher noch zu selten angestellt worden, als dass man ganz bestimmte Schlüsse ziehen dürfte. Immerhin ergibt sich z. B. aus den eingehenden Untersuchungen von Professor Giese-Berlin:

Die *Leistungsfähigkeit* von Strassenbahn und Omnibus verhält sich, berechnet auf die Zahl der Fahrgäste, die in einer Stunde in einer Richtung befördert werden können — ohne die Hemmungen an den Querstrassen — wie 18,000 zu 13,500; die Strassenbahn ist dem Omnibus also um rund 40 % überlegen.

Die *Inanspruchnahme* der *Strassenoberfläche* beträgt:

je Strassenbahn-Fahrgast	0,50 bis 0,64 qm
je Omnibus-Fahrgast	0,81 qm ¹

Das *Gefahren*-Moment muss man bei gleicher Leistung für den Omnibus zu mehr als doppelt so gross annehmen wie bei der Strassenbahn (Vergleichsziffer sind 772 gegen 357).

Die *Betriebskosten* sind beim Omnibus, auch wenn dieser für die Benützung der Strasse keine Abgabe entrichtet, 30 bis 35 % höher; es ist daher berechtigt, dass als Grundpreis für den Omnibus 20 Pfg. erhoben werden, wenn er für die Strassenbahn 15 Pfennig beträgt. Wenn bei der Strassenbahn Züge mit *zwei* Anhängern möglich, beim Omnibus dagegen mit Doppeldeck nicht möglich sind — ein in alten Städten nicht seltener Fall — sollen sich die Betriebskosten sogar wie 100 : 220 erhalten!

So sehr man alle diese Zahlen mit Vorsicht aufnehmen muss, so wenig man sie verallgemeinern darf, so sehr mit Verschiebungen infolge der technischen Entwicklung zu rechnen ist — so beweisen sie jedenfalls, dass von irgendwelcher »Rückständigkeit« der Strassenbahn keine Rede sein kann. Tatsächlich leisten ja auch die Strassenbahnen in allen Großstädten der Welt — mit ganz verschwindenden Ausnahmen — den Hauptteil des öffentlichen städtischen Personenverkehrs; in Gesamt-Nordamerika z. B. 70 %, wofür sie aber nur 10 % der Strassenfläche in Anspruch nehmen. Demgegenüber ist das *eine* Beispiel der innersten City von London, das immer als »Paradepferd« gegen die Strassenbahn vorgeritten wird, wirklich nicht beweiskräftig, und die vielen Behauptungen von »modernen« Stadtverwaltungen, welche angeblich die Strassenbahn beseitigen wollen, fallen bei näherer Prüfung in sich zusammen. Es wäre ja auch unsäglich töricht, wenn man das in einem erprobten, bil-

ligen, leistungsfähigen und sicheren Verkehrsmittel steckende Kapitel ohne zwingende Gründe vernichten wollte. Auch die viel gehörte Behauptung, dass die Strassenbahn den übrigen Verkehr hindere, ist in dieser Verallgemeinerung unrichtig, denn *alle* Fuhrwerke müssen zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste *anhalten* und sie behindern hierdurch an den *kritischen* Punkten — und nur auf diese kommt es an! — den übrigen Verkehr genau so wie die Strassenbahn, wobei man auch hierbei die *Zahl* der ein- und aussteigenden Fahrgäste zu bewerten hat — *ein* Droschkenfahrgast gegen fünfzig Omnibus- oder Strassenbahn-Fahrgäste! Andererseits darf nicht übersehen werden, dass die Strassenbahn gerade durch die *Gleise*, die jeder bei jedem Wetter und in jeder Beleuchtung genau *sieht*, zur Sicherung und Regelung des Strassenverkehrs und hierdurch zur Erhöhung seiner Leistungsfähigkeit erheblich beiträgt.

So sehr der Fachmann verpflichtet ist, den törichtten Angriffen gegen die Strassenbahn entgegenzutreten, so muss er es sich trotzdem angelegen sein lassen, den *Omnibus*verkehr nachdrücklich zu fördern; denn dieser hat zweifellos ebenfalls besondere Vorzüge. Namentlich ist er das geeignete Mittel, um Verkehrslinien einzurichten, bei denen sich der Kapitalaufwand für die Strassenbahn nicht lohnt, und um Verkehrslinien durch enge, winklige Stadtviertel zu führen. Am besten wird es immer sein, wenn die *beiden* Verkehrsmittel unter *einheitlicher* Leitung stehen — ein Zustand, der in zahlreichen führenden Städten bereits erzielt ist.

Was die *Entwicklungsmöglichkeiten* der beiden Verkehrsmittel, also die Verbesserung von Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit, anbelangt, so haben *beide*, Strassenbahn und Omnibus, solche glücklicherweise noch vor sich, der Omnibus hauptsächlich bezüglich Motor und Bereifung, die Strassenbahn in ihrer Umgestaltung zur *Schnellstrassenbahn* auf eigenen Bahnstreifen.

Zur Frage der Leistungsfähigkeit und Sicherheit und der Behinderung des übrigen Strassenverkehrs sei noch bemerkt: Alle diese Beziehungen müssen aus den besonderen Verhältnissen der *wichtigsten Verkehrspunkte* der Stadt heraus beurteilt werden; denn die Schwierigkeiten liegen, wie bei den Fernbahnen, so auch im Strassenverkehr nicht auf der sogenannten *freien Strecke*, sondern in den *Stationen*, d. h. an den *Abzweig- und Kreuzungsstellen* und vor allem in den massgebenden *Verkehrsplätzen*. Hierüber sei folgendes angedeutet:

1. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der kritischen Verkehrspunkte darf nicht in Massnahmen der sogenannten *Verkehrspolizei* gesucht werden, sondern muss durch die *bauliche* Durchbildung erzielt werden. Der massgebende Mann ist also der *Stadtbaurat*; je besser er arbeitet, mit desto weniger Polizei kommt

¹ Je Droschken-Fahrgast 9,75 qm, also zwanzigmal mehr wie bei der Strassenbahn!

man aus. — Dies hat kürzlich der Polizeipräsident von Hamburg scharf ausgesprochen.¹

2. Bei kritischen Strassenkreuzungen muss man den Verkehr auf die beiden glatt durchlaufenden, also sich (rechtwinklig) kreuzenden Richtungen beschränken; das Ein- und Ausbiegen muss also verhindert werden. Die Strassenbahnen dürfen an solchen Punkten also *keine Weichen* aufweisen! — Dass man dies selbst für lange Strassenzüge mit höchst kompliziertem Verkehr erzielen kann, beweist der Entwurf des früheren Stadtbaurats *Krause-Berlin*, der für die ganze Strecke Lützowstrasse-Leipzigerstrasse-Spittelmarkt nicht eine einzige Weiche enthält.

3. Wo auf einen kritischen Punkt mehr als *vier* Strassen zulaufen — durchgehende Strassen als *zwei* gerechnet — darf die Einfahrt nur von den vier (wichtigsten)

¹ In dem Bericht heisst es: »Zu der Verkehrsregelung in Großstädten sprach Polizeipräsident Dr. Campe, Hamburg. Nach ihm ist für die Regelung des Verkehrs der Strassenbautechniker wichtiger als der Verkehrsschutzmann, den er für fast überflüssig erklärt. Der Techniker muss sich allerdings die Erfahrungen der Polizei zunutze machen.«

Strassen gestattet sein, von den weiteren Strassen her muss sie verboten werden (vergl. Potsdamer Platz in Berlin).

4. Auf den wichtigsten Verkehrsplätzen ist die Strassenbahn mit ihren Haltestellen und Nebengleisen in die Platzinseln zu legen; hierdurch kann man die Leistungsfähigkeit nicht nur der Strassenbahn, sondern des gesamten Strassennetzes verblüffend stark erhöhen.

Wenn man nach diesen Andeutungen die schwierigen Punkte sachgemäss durcharbeitet, ergibt sich, wie an Großstädten bis 700,000 Bewohnern, durch durchgearbeitete Entwürfe und entsprechende Ausführungen klar erwiesen worden ist, dass man wirklich keine »Angst vor dem Verkehr« zu haben braucht, sondern der Entwicklung sehr ruhig entgegensehen kann; jedenfalls wird das großstädtische Strassennetz nicht durch die *öffentlichen* Verkehrsmittel, also nicht durch Strassenbahn oder Omnibus überlastet, sondern höchstens durch die *Einzel*fuhrwerke — ein Punkt, der bisher viel zu wenig beachtet worden ist.



GIMMI / FEMME ASSISE