

Kommunale Verkehrsplanung

Von Dr. Wilhelm Böttger

Das „ökonomische Zeitalter“ hat uns nicht glücklicher gemacht. Die Fortschritte der Technik wurden, statt dem Menschen zu helfen, sein Leben angenehmer zu gestalten und die Kultur zu bereichern, „materiell“ umgewertet, indem ihre Anwendung abhängig gemacht wurde von der Aussicht auf Profit. Dieses *Nur-Wirtschaftsdenken* überschattete alle Lebensbereiche und ließ für außerwirtschaftliche Überlegungen wenig Platz.

Dieser Zeitgeist hat auch den Werdegang unserer Städte auf das tiefste beeinflusst. Er ist verantwortlich für die Mißbildung der Großstadt. Nicht die Konzentration der Wirtschaftsstandorte wurde der Großstadt zum Verhängnis, sondern die *Ballung der Menschen*. Vergrößerte sich nicht mit der ständigen Zunahme der Bevölkerung zugleich das „stolze“ Bewußtsein der Stadt-oberhäupter, nunmehr an Wirtschaftskraft und Wirtschaftsmacht gewonnen zu haben? 1933 betrug die ländliche Bevölkerung 21,5 Millionen = 33%, die städtische aber 43,7 Millionen = 67%, davon war der Anteil der Großstädte allein 19,6 Millionen = 30%. 1871 war die Bevölkerungszahl 41 Millionen, der Anteil der städtischen Bevölkerung aber erst 36% und der der Großstädte nur knapp 5% (= 1,9 Millionen Einwohner). Der Bevölkerungszuwachs ist mithin fast ausschließlich der Großstadt zugeflossen. Aber der Mensch kam dabei zu kurz, denn er war ja nun „verstädtlicht“ worden. Er hatte die Last und die Folgen dieser Epoche zu tragen. Drastisch drückt sich *Sombart*¹⁾ aus: „Der moderne Mensch ist der Großstadtmensch, dessen Dasein, von allen Banden der Landschaft und der Nachbarschaft gelöst, wieder ein nomadisches Gepräge annimmt und der sich als Kamel der Wüste, in der er lebt, des Automobils oder Motorrades bedient.“

Der Städtebau hatte also versagt. Das Prinzip der freien Wirtschaft war an einer erträglichen Stadtgestaltung vorbeigegangen. Was Wunder auch, wenn die Stadtverwaltung damals lediglich die Baufluchtlinienpläne aufstellte, in denen Straßenlänge und Straßenbreite festgelegt waren. Wie und was gebaut wurde, bestimmte zu guter Letzt der Grundstückseigentümer. Der Bau der Mietshäuser mußte zudem ein Geschäft sein. Die Bodenspekulation feierte Triumphe. Der zu bebauende Boden wurde bis auf das äußerste zulässige Maß ausgenutzt, denn das war „wirtschaftlich“. Wo der Hausbau nicht genügend in die Breite gehen konnte, ging er eben in die Höhe. Das bedeutete schließlich unorganisches Wachstum der Stadt, fehlerhafte Anordnung der Bauten mit sozial bedauerlichen Folgen. Das zeigt die Dichtigkeit der Wohnweise. Bei offener Bauweise kann man 100 Einwohner auf 1 ha gelten lassen, bei geschlossener 250. Demgegenüber hatte beispielsweise Berlin in einzelnen Stadtteilen eine Dichte von 1350 Einwohnern.²⁾ Nicht weniger als 36% der Baugrundstücke in Groß-Berlin trugen fünfstöckige Wohnhäuser (ohne Keller und Dachboden). Am Wedding war dieser Anteil sogar 80%.³⁾

Dieser „Agglomerationsprozeß“ ist von der Verkehrsseite her gefördert worden. Denn auch der Verkehr machte sich die Erfindungen der Technik dienstbar und erstrebte daran ökonomische Ausnutzung. Der Bau der ersten *Dampf-eisen-*

¹⁾ Vom Menschen, S. 333.

²⁾ Giese-Paetsch, Polizei und Verkehr, S. 12.

³⁾ Leyden, Groß-Berlin, S. 111.

bahnen begann folglich mit der Herstellung der (voraussichtlich ertragreichen!) Strecken zwischen den größeren Städten. Die Eisenbahnlinien aber konkurrierten heftig mit erlaubten und auch unerlaubten Mitteln untereinander, vor allem in den Knotenpunkten. Die verkehrsbelebende Wirksamkeit der Tarife, die gegen die Transportkosten auf der Landstraße sehr billig waren, wurde zudem durch Differentialtarife zugunsten der größeren Städte erhöht, so daß zunehmend immer größere Menschenmengen in die Stadt zogen. Hand in Hand damit vollzog sich eine — wenn auch nicht ausschließliche — Konzentration der Industrie in bestimmten Industriebezirken und Städten. Es ist immerhin bemerkenswert, daß die nachfolgende Verstaatlichung der Bahnen als erste Reaktion gegen diese einseitige Tendenz der Eisenbahnen in der Zeit der liberalen Wirtschaft und der Blüte des Kapitalismus erfolgte und damit eine der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung entgegengesetzte Richtung einschlug. Sie vermochte wohl zugunsten verkehrsarmer Landesteile stärker als bisher tätig zu werden, die zentralistische standortbildende Kraft der großen Eisenbahnwege aber blieb gefestigt.

Innerhalb der Stadtgrenzen selbst war zunächst ebenfalls nichts von einer Einsicht zu spüren, daß eine vernünftige Bau- und Siedlungsweise durch Verkehrsmittel erleichtert werden könnte. Anfänglich überließ man sogar die Anlage und den Betrieb der Pferdeeisenbahnen meist dem ausländischen Kapital. In westdeutschen Städten wie Düsseldorf, Frankfurt am M., Ludwigshafen, Mannheim, Wuppertal wurde belgisches, in anderen Städten wie Chemnitz, Dresden, Hannover, Leipzig, Hamburg wurde englisches Kapital investiert. Es wurden natürlich nur solche Bahnen gebaut, die eine Rente versprachen. Erst die Anwendung der Elektrizität auf die städtischen Verkehrsmittel brachte eine Änderung. Nunmehr war es die werdende deutsche Elektrizitätsindustrie, die das ausländische Kapital verdrängte, die Pferdebahnen elektrifizierte und sich zunehmend als Bauherr und Finanzier für neue elektrische Bahnen betätigte. So wurde der größte Teil der elektrischen Bahnen durch das Kapital der deutschen Elektrizitätsindustrie geschaffen. Der elektrische Betrieb war zudem billiger und schneller als der Pferdebahnbetrieb. Er ließ neben einer Vermehrung des Verkehrs doch auch eine steigende Rentabilität erwarten. Kein Wunder, „stürzt sich doch das große Publikum gegenwärtig noch auf die Aktien elektrischer Unternehmen, wie der Stier auf das rote Tuch“⁴⁾. Jeder Unternehmer suchte aber, nach Möglichkeit die ertragreichen Strecken zu bekommen. Die Gemeinden in ihrer Eigenschaft als Wegeunterhaltungspflichtige zogen Vorteil aus dieser Rivalität, indem sie sich in den mit den Bahnunternehmern abzuschließenden Zustimmungsverträgen eine Beteiligung an den Einnahmen zu sichern ließen. So zahlte die Große Berliner Straßenbahn im Jahre 1898 rund 1,6 Millionen Mark Abgaben an die Stadt aus ihren Bruttoeinnahmen. Das ist erklärlich, denn die Gesellschaft hatte 1897 16%, 1898 18% Dividende verteilt. Noch 1913 hatten von 171 Straßenbahnen 68 Dividenden zwischen 5 und 10%, fünf sogar über 10% verteilt.

Jedenfalls haben die zu starke Betonung des Interesses an den finanziellen Erträgen der Bahnen und die Unterlassung frühzeitiger verkehrspolitischer Planungsarbeit schließlich die Zersplitterung in den Besitz- und Betriebsverhältnissen der Nahverkehrsmittel mitverschuldet. Es ist bis in die jüngste Zeit hinein zu beobachten, daß verschiedene Verkehrsunternehmungen sich in den Verkehr einer Stadt teilen, weil sich das eben historisch so ergeben hat, wobei jedes Unternehmen darauf achtet, daß seine Belange auch vom kaufmännisch-wirtschaftlichen Standpunkt gewahrt werden. Sogar verschiedene Spurweiten sind anzutreffen, wodurch der häufig wünschenswerte Übergang der Verkehrsmittel ausgeschlossen ist. So beklagt *Heinrichsbauer*⁵⁾ die zersplitterten

⁴⁾ Zeitschrift für Kleinbahnen, 1898, S. 128.

⁵⁾ Industrielle Siedlung im Ruhrgebiet, S. 146.

Verkehrsverhältnisse des Ruhrgebiets und macht ihnen zum Vorwurf, daß sie die siedlungsmäßige Auflockerung gehemmt hätten. Die zudem vorwiegend radiale Linienführung der Straßenbahnen hatte weiterhin zur Folge, daß die Baulichkeiten bevorzugt an solchen Straßen errichtet wurden, wo entweder schon Straßenbahnen vorhanden waren oder wo die Verlängerung einer schon bestehenden Linie bevorstand. Daraus erklärt sich, daß sich die Stadterweiterung zunächst fast überall an den Landstraßen entlang vollzog. Aus dieser Entwicklung ergibt sich auch die sternförmige Gestalt vieler Städte, die früher mehr kreisförmig gewesen sind. Insofern folgt die Siedlungsanordnung dem Verkehrsweg, während das umgekehrte Verhältnis richtiger gewesen wäre. Die Anklammerung der meist mehrstöckigen Häuser an die vorhandenen Verkehrswege war für die Verkehrsunternehmungen zudem finanziell vorteilhaft, für die Verkehrsmittelbenutzer allerdings nur solange, bis mit der Dehnung der Städte und den dadurch länger werdenden Reisewegen auch die Fahrpreise anstiegen.

Die Fahrpreishöhe war schließlich entscheidend für eine Abkehr von der bisherigen Entwicklung. Das Publikum verlangte eine „soziale Tarifbildung“ und meinte damit wesentlich herabgesetzte Fahrpreise, namentlich für die Fahrgäste, die weitere Entfernungen zurückzulegen hatten. Die Gemeindeparlamente wurden wahre Tummelplätze für Verkehrswünsche. Der Gewinn aus den Verkehrsunternehmungen sollte nicht länger in die Taschen der Unternehmer fließen, sondern der Allgemeinheit zugute kommen. Es klaffte der Gegensatz zwischen gemeinwirtschaftlicher und privatwirtschaftlicher Verkehrsbedienung auf. Eine Neuorientierung der städtischen Verkehrspolitik im Hinblick auf die ständig wachsende Dehnung der Städte war unabweisbar geworden. Die Städte glaubten, die Neugestaltung der Verkehrsverhältnisse am besten gewährleisten zu können, wenn sie neue Bahnen selbst bauten oder sich an bereits bestehenden finanziell beteiligten oder sie ganz übernahmen. Zu Hilfe kamen ihnen dabei die Zustimmungsverträge, die den Gemeinden zumeist das Recht einräumten, das Bahnunternehmen nach Ablauf einer gewissen Zeit zu übernehmen.

Die Kommunalisierung verläuft dann auch stürmisch. 1900 befanden sich erst 15 v. H. aller Straßenbahnen in kommunalem Besitz, 1906 waren es 33%, 1910 sogar 45% und 1936 gehörten von 186 Unternehmen den Gemeinden 111 gleich 60%. Durch Kapitalbeteiligung hatten sie mehr oder minder großen Einfluß bei 52 Bahnen gleich 28%. Der Rest von 23 Bahnen gleich 12% war in Privathand. Zugleich setzte sich zunehmend die Erkenntnis durch, daß das Verkehrswesen in einheitlich zusammengefaßten Wirtschaftsgebieten in eine Hand gehört, wobei nicht etwa die Grenze einer Gemeinde für den Wirkungsbereich eines Verkehrsunternehmens entscheidend ist, sondern die wirtschaftliche Zusammengehörigkeit raummäßiger Art. Unwirtschaftlicher Wettbewerb sollte ausgeschaltet werden und die Gemeinnützigkeit Verpflichtung für die Wirtschaftsführung des Unternehmens sein.

Zusammenschlüsse von Verkehrsunternehmungen sind denn auch zahlreich erfolgt. In Berlin vollzog sich der Anschluß stufenweise, bis 1929 die Große Berliner Straßenbahn, die Berliner Hochbahn und die Allgemeine Omnibus-AG. nebst anderen Straßenbahngesellschaften restlos in der Hand der Stadt zusammengefaßt wurden. Es darf hierbei aber nicht verschwiegen werden, daß bei dem Gegen- und Nebeneinander der Berliner gemeindlichen Verkehrsführung, die durch die zersplitterten kommunalen Verhältnisse eine planvolle Ordnung des Verkehrs verhinderte, die preußische Staatsbahn seit den 70er Jahren in die kommunale Verkehrsentwicklung eingegriffen hatte. Die ehemals 2—3 km von der bebauten Fläche Berlins entfernt verlaufende Ringbahn, die ursprünglich als Gütervorortsbahn gedacht war und die später in den Jahren 1926/28 elektrifiziert wurde, ist buchstäblich mit der zunehmenden Bebauung ein unentbehrliches Glied des innerstädtischen Personenverkehrs geworden. Der nach-

folgende Bau der Stadtbahn hat in Verbindung mit dem Ringbahnnetz ein Verkehrsnetz geschaffen, das — völlig getrennt vom Fernbahnnetz — die innerstädtische Entwicklung überhaupt erst ermöglicht hat. Durch dieses Staatsbahnnetz hätte die abträgliche städtebauliche Entwicklung verhindert werden können. Es waren aber kommunalpolitische Hemmungen und Eigenbröteleien, die einer vernünftigeren Bauweise in den Wohnvierteln nicht von vornherein die notwendige Richtung gaben.

Auch in anderen Orten wurden Vereinheitlichungen in den Bahnnetzen durchgeführt. In Wuppertal wurden noch 1940 fünf Bahngesellschaften zu einer einzigen Gesellschaft verschmolzen. Im Ruhrgebiet sind die Besitz- und Betriebsverhältnisse am buntscheckigsten,⁶⁾ obwohl hier eine weitgehende Verschweibung der Bahnen durchaus erwägenswert wäre, zumal solche Pläne schon früher erörtert worden waren. Hinzuweisen ist auf das Stinnessche Projekt einer Monopolisierung der Straßenbahnen im Kohlenrevier durch das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk in den Jahren 1905/06, das aber scheiterte. Ein Teilprojekt, nämlich die Gründung der Rheinisch-Westfälischen Bahngesellschaft m. b. H. Essen, gelang 1909. Seitdem hat man durch Gemeinschaftslinien und Tarifgemeinschaften recht anerkennenswerte Verkehrsverbesserungen und Fahrtverbilligungen geschaffen.

Hatten bisher Dampf und Elektrizität das Verkehrswesen tiefgreifend erfaßt, so leitete nunmehr die Anwendung des Explosionsmotors bei den Verkehrsmitteln eine neue Entwicklung ein, die bestimmt sein sollte, einer neuen Ordnung des Städtebaus und der Verkehrsgestaltung Wege zu weisen. Die Motorisierung erzeugte in erster Linie die Verkehrsnot der Städte und insbesondere der Innenstädte. Denn die Lastwagen, die Personenkraftwagen, die Kraftdroschken und Omnibusse waren nicht nur ein Ersatz für stillgelegte ältere Verkehrsmittel, sondern sie waren im wesentlichen e c h t e r N e u v e r k e h r. Die Zahl der Lastwagen war von 82 000 im Jahre 1914 auf 500 000 im Jahre 1939, die der Personenwagen von 132 000 auf 1 950 000 gestiegen. Diese Fahrzeuge beanspruchten schnell zunehmend die Straßenoberfläche, und zwar nicht nur für den fließenden Verkehr, sondern, was noch schlimmer war, auch für den ruhenden Verkehr, also für das P a r k e n. In Frankfurt a. M. hatten 1935 nur 400 Fahrzeuge = 2,3% der zugelassenen Kraftwagen Parkmöglichkeiten innerhalb der Stadt, in Köln war das Verhältnis 1420 = 8,1%. Ein Kampf aller gegen alle um den Verkehrsraum auf der Straßenoberfläche, deren Aufnahmefähigkeit bald erschöpft erschien, war die Folge. Auffallenderweise richteten sich die Vorwürfe im wesentlichen gegen die alten Verkehrsmittel, also gegen die Straßenbahn, das Fuhrwerk, die Radfahrer und auch gegen die Fußgänger. Die ganz Radikalen verlangten die Beseitigung der Straßenbahnen aus der Innenstadt. Der „Herrenfahrer“ wollte der ungekrönte König der Straße sein. Die Motorisierung zwang aber auch die Stadtverwaltungen nach den Regeln der Betriebsökonomik, in den eigenen Betrieben weitgehende Umstellungen auf den Kraftwagen vorzunehmen, wodurch das öffentliche Fuhrwerkswesen, mitsamt den Feuerlösch- und Sanitätsdiensten, aus der bisherigen engen lokalen Begrenztheit heraus eine Ausweitung des räumlichen Wirkungsbereiches, oft sogar über die Stadtgrenzen hinaus, erfuhr.

Im öffentlichen Personen n a h verkehr beanspruchten die Omnibusse einen ständig zunehmenden Anteil am Gesamtverkehr, einerseits zur Ergänzung des Schienenverkehrs auf verkehrsschwächeren Strecken, andererseits aber auch als Ersatz, wenn auch vorerst noch in geringerem Umfange, für stillgelegte Schienenwege. Bis zum Ausbruch des Krieges war bei den Straßenbahnen ein Verkehrsrückgang zu beobachten, während der Omnibusverkehr leicht anstieg.

⁶⁾ König stellte fest, daß in dem durch das Gesetz über die Neugliederung der rheinisch-westfälischen Gemeinden vom 1. August 1929 erfaßten Gebiet nicht weniger als 28 Bahnen mit 1500 km Betriebslänge bei einer Einwohnerzahl von 5 265 000 vorhanden waren (Verkehrstechnik 1930, S. 25).

Die Straßenbahn beförderte 1929 = 4155 Millionen Personen, 1938 = 3313 Millionen, der Omnibus 1929 = 409 Millionen, 1938 = 441 Millionen Personen. Zweifelsfrei ist ein wesentlicher Teil des Abgangs auf die PKWs zurückzuführen, aber wohl auch auf die Fahrräder, die sich in der Zeit von 1930/35 um etwa 60—70% vermehrt hatten und deren Zahl auf 17 Millionen geschätzt wurde.⁷⁾

In den überlokalen Beziehungen war die Kraftverkehrsentwicklung sowohl im Linienverkehr als auch im Gelegenheitsverkehr von einem teils ziemlich unfruchtbaren (und kostspieligen!) Wettbewerb zwischen der Reichspost, den privaten und den gemeindlichen Verkehrsunternehmungen begleitet. Dieser Wettlauf entsprang dem Wunsche der Unternehmer, jeweils den eigenen Wirkungsbereich möglichst weit und unbehelligt durch andere Betriebe vorzutragen. Dieser Wettbewerbskampf wurde nicht immer fair geführt.

Im Güterverkehr bewies der Kraftwagen seine verkehrsgestaltende Kraft nicht nur im Nahverkehr, sondern auch für höherwertige Transporte auf weite Entfernungen. Der Bau der Autobahnen und die Ausschleusung des Autobahnverkehrs in die Kraftwagen- und Speditionshöfe für das Ladegeschäft und für die Betriebsruhe erleichterte die Einsatzmöglichkeiten.

Dem Verkehrsplaner zeigen diese Vorgänge, daß der motorisierte Verkehr in stärkerem Umfange die überkommenen Begriffe der zweckmäßigen Verkehrsausübung gesprengt hat. Die lineare Führung der Schienenwege hatte einst die Konzentrationstendenz bei der Städtebildung einseitig gefördert und die industrielle Standortbildung aus den Schienenwegen begünstigt. Der Kraftwagen aber geht den umgekehrten Weg. Infolge seiner flächenhaften Wirkungsweise wird nunmehr das flache Land stärker in das Verkehrsgeschehen einbezogen. Der Kraftwagen spürt auch die abseits von den durchgehenden Straßen gelegenen Bereiche auf. Dadurch wird die Stadt mit all ihren Einrichtungen weit in das Land hinausgetragen. Dieser Vorgang zeigt zugleich, daß der Arbeitsbereich des gemeindlichen Verkehrsplaners nicht an der Verwaltungsgrenze der Stadt aufhört, sondern sich darüber hinaus auf einen nicht einmal eng gesteckten Einflußbereich um die Stadt herum zu erstrecken hat.

Unverkennbar trägt diese Entwicklung einen erfreulichen Kern in sich: Die Entfremdung zwischen Stadt und Land überbrücken zu helfen und eine Stadt- und Landordnung vorzubereiten, die den Lebensbedürfnissen aller Bevölkerungsteile gerecht zu werden sucht.

Ohne Zweifel sind für eine derart verstandene Verkehrsplanung auch noch andere Triebkräfte unterstützend wirksam. Hinzuweisen ist auf die Verkehrswerbung und auf die Förderung des Fremdenverkehrs. Bei aller Achtung vor den hervorragenden Einzelleistungen, namentlich der größeren Städte, ist es doch richtig, daß die zusammenfassende, regionale Betreuung der Werbearbeit durch die Landesverkehrsverbände im Sinne einer wechselseitigen Befruchtung von Stadt und Land geschieht. Auch die Fahrpläne der Verkehrsmittel, die Rundfunkprogramme, die Presse, die Wirtschaftsstruktur und ihre Änderungen, selbst die Anordnung der Telefonnetze bedürfen einer ständigen und sorgfältigen Beobachtung durch den Verkehrsplaner, denn auch diese Faktoren sind für die Gestaltung in sich wohl ausgeglichener Verkehrs- und Wirtschaftsgebiete außerordentlich wichtig.

Krieg und Kriegsfolgen haben die Verkehrsentwicklung abgebrochen. Wir haben einen Raubbau an unseren Verkehrseinrichtungen betrieben und ihre Zerstörung in einem in der Verkehrsgeschichte bisher unvorstellbaren Maße hinnehmen müssen. Ein ungeheurer Erneuerungsbedarf vor allem an rollendem Material hat sich angestaut, der in absehbarer Zeit nicht befriedigt werden kann. Auch fördert die jetzige Überbeanspruchung des Verkehrsapparates den

⁷⁾ Nach einem Bericht auf der 3. Tagung der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft an der Universität Münster i. W., 1936, S. 22.

Verschleiß. Lademann⁸⁾ gibt an, daß allein die Straßenbahnfahrzeuge heute viermal so stark ausgenutzt werden wie in Friedenszeiten. Zudem hat sich der Personennahverkehr aus dem Stadtinneren heraus wesentlich auf die Peripherie verlagert, weil die zerstörten Stadtkerne nicht mehr soviel Menschen beherbergen wie früher. Dadurch ist die durchschnittliche Reiselänge gewachsen. Diese Verschiebung in den Einwohnerzahlen zeigt folgende Übersicht:

	Alt- und Innenstadt		Außenbezirke	
	1939	1947	1939	1947
Düsseldorf	200 000	90 000	340 000	340 000
Köln	142 000	28 000	630 000	485 000
Frankfurt	52 000	15 000	500 000	435 000
Kassel	120 000	40 000	78 000	75 000 ⁹⁾

Die Zahlen besagen zwar zunächst noch nicht viel. Sie geben im Augenblick Anhaltspunkte dafür, welche Struktur der öffentliche Stadtverkehr für die nächste Zeit noch haben muß und beweisen zugleich, daß der längen- und mengenmäßig enorm gesteigerte Verkehr ein recht kostspieliges Unterfangen und deshalb eine baldige Änderung notwendig ist. Diese Vergleichszahlen gewinnen aber Leben, wenn der Versuch gemacht wird, eine Aufspaltung nach Berufen, Altersaufbau, Arbeits- und Einsatzfähigkeit, Geburtenüberschuß usw. vorzunehmen, um festzustellen, ob von der biologischen Seite her die Voraussetzungen für den Aufbau eines gesunden Stadtorganismus vorliegen. Denn Größe und Schichtung der Bevölkerung müssen in Einklang stehen mit den Entfaltungsmöglichkeiten des wirtschaftlichen Lebens, dessen Grenzen unter Ablehnung einer neuen schädlichen Großstadtentwicklung alten Stils aufgezeigt werden müssen. Zugleich müssen die Bevölkerungszahlen in Beziehung gesetzt werden zu dem vorhandenen und noch zu schaffenden Wohnungs- und Siedlungsraum, zur Zahl und Größe der gewerblichen Betriebe, wie überhaupt aller sonstigen unentbehrlichen Einrichtungen öffentlicher und privater Art, zu den von den Straßen, Wegen und Plätzen zu beanspruchenden Flächen, dem Eisenbahngelände, den Grünanlagen, den Erholungsflächen u. a. m.

Zwar besitzen wir in Deutschland hierfür noch keine allgemein anwendbaren Maßstäbe. Es bedarf dazu einer unendlichen Kleinarbeit. Aber diese muß geleistet werden. Es wäre ein wirklich dankbares Beginnen, wenn unsere akademische Jugend recht bald in diese für Leben und Zukunft unseres Volkes so ungemein wichtige Aufgabe mehr als bisher eingespannt würde. Die praktischen Verkehrsfragen sind ohne ausreichende wissenschaftlich-statistische Unterlagen dieser Art überhaupt nicht zu lösen.

Der Verkehrsplaner wird in jedem Falle zunächst davon auszugehen haben, mit welcher äußersten Bevölkerungswohndichte künftig in den Stadtkernen zu rechnen ist, und ferner, welche gewerblichen, kulturellen behördlichen Einrichtungen darin aufgenommen werden und wie groß die Zahl der angestellten Personen voraussichtlich sein wird. Dabei wird bereits erkannt werden, daß die Stadt weder wirtschaftlich noch verkehrlich als ein in sich abgeschlossenes Gebilde angesehen werden kann. Schon die Beobachtung des Berufsverkehrs zeigt das. Hier wird auch künftig der in der Vergangenheit viel zu wenig beachtete „Pendler“, der oft 20 km und mehr vom Beschäftigungsort entfernt wohnt, nicht wegzudenken sein, und doch sollte gerade ihm als dem lebendigen Vermittler ländlicher und städtischer Einflüsse im Sinne wechselseitiger Befruchtung von Stadt und Land in der Verkehrsbetreuung größere Sorgfalt zuerkannt werden.

Überhaupt soll sich die Wirksamkeit der Verkehrsmittel ganz besonders auf die harmonische Gestaltung des städtischen Wirtschaftsraumes mit dem Umland erstrecken. Es werden neue Formen der Verwaltungsführung auf

⁸⁾ Verkehr und Technik, 1. Jahrgang, Seite 7.

⁹⁾ Die neue Stadt, 2. Jahrgang, S. 87.

die Dauer unabweisbar sein. Daß sich dabei Spannungen ergeben können, ist verständlich. Denn jede Stadt ist bestrebt, ihren Einflußbereich möglichst weit zu dehnen. Hauptbahnhof, Hafenumschlagplatz, Flughafen haben nicht nur eine spezifisch örtliche Geltung, sondern Größe und Umfang sind zugleich abhängig von dem Zuspruch von außen her. Dabei kann man namentlich in den dichtbevölkerten Industriegebieten, wo die Städte zuweilen unmittelbar aneinandergrenzen, beobachten, daß die Interessenbereiche aufeinanderstoßen und eine Rivalität in dem Leistungsstreben sich geltend macht, wodurch starke Impulse der einen Stadt hinübergespült werden in die Nachbarstadt und auch dort neue vorwärtsdrängende Kräfte auslösen. Das wäre hinzunehmen, wenn wir uns jede Kraftentfaltung, auch am falschen Platze, leisten könnten. Das dürfen wir aber nicht. Nicht jede Stadt kann Messestadt sein, und man soll auch nicht etwas einer Stadt Wesensfremdes wahllos in sie hineinnehmen, gleich ob es sich um Industrien, Handelsunternehmungen, Kulturinstitute oder Verwaltungsorganisationen handelt, nur aus der Befürchtung heraus, der Nachbar könnte zuvorkommen. Namentlich die Neuerrichtung von Industrien in den Großstädten sollte aus den Gesichtspunkten der Verhinderung künftiger Balungserscheinungen nur mit größter Vorsicht aufgenommen werden. Es wäre wirklich einmal zu prüfen, ob mit Hilfe der Tarifpolitik der Verkehrsunternehmungen im Einzelfall eine Schwächung der großstädtischen industriellen Konzentration zugunsten der mittleren und kleineren Städte Vorteile bieten kann. Die Städte sollten bei der Neuordnung ihrer Verhältnisse immer wieder den Quellen nachgehen, die einstmals ihr unnatürliches Wachstum verschuldet haben. Gerade der so unterschiedliche Zerstörungsumfang unserer Städte zwingt uns zu einer pietätvollen Rücksichtnahme auf die besonders hart getroffenen Gemeinwesen und bietet Möglichkeiten zu einem interkommunalen Ausgleich.

Verkennen wir nicht, daß die Wohlfahrt eines Landesteiles dann am besten gewährleistet ist, wenn alle seine Glieder gesund sind. Das sollte bei dem Wettbewerb der Städte untereinander beachtet werden.

Die gleiche Auffassung gilt auch für einen überörtlich zu erstrebenden Ausgleich der Ansprüche auf die Verkehrsmittel. Nicht jede Stadt kann Haltepunkt für den FD-Zug sein, einen Flughafen haben, unmittelbar an der Autobahn liegen oder Rundfunkzentrale sein. Das würde einer großzügigen Verkehrsregelung nicht entsprechen. Wir wollen auf die im Hinblick auf unsere geographische Lage uns zugewiesene Rolle als Durchgangsland nicht verzichten. Wir können aber nur mitsprechen, wenn wir mit unseren eigenen Verkehrsansprüchen und -aufgaben wirklich hineinwachsen in den europäischen Verkehrsraum zu Lande, zu Wasser und in der Luft.

Deshalb sollte jeder Verkehrsfachmann im eigenen Wirkungskreise Verständnis für die Notwendigkeit einer überörtlichen Gesamtplanung wecken und demgemäß die eigenen Wünsche ordnen. Die Stärkung der eigenen Verantwortung im Hinblick auf das gemeinsame Ganze muß von Anbeginn aller Verkehrsarbeit erwartet werden.

Ausgangspunkt beim Aufbau der Städte ist die Wiederherstellung der Verkehrswege. Die wichtigste Voraussetzung für die eigentliche städtebauliche Planung ist die Festlegung des neuen Verkehrsgerippes für die Eisenbahnen und die Straßen, zwar nur für die Hauptverkehrswege, nicht auch für die Nebenwege. Zunächst ist also das Netz der großen Verkehrsadern aufzustellen, wobei jede Verkehrsart besondere Beachtung erfährt, je nach Eigenverkehr, öffentlichem Verkehr, Fußgängerverkehr, Radfahrerverkehr, wobei in besonders großen Städten auch der Raum für etwaige künftige Schnellbahnen freizuhalten ist. Man kann nicht Gebäudekomplexe bauen und dann die Verkehrsgerippe einfügen. Die Städteplanung ist eben zu einem wesentlichen Teil Verkehrsplanung und setzt einen vollen Gleichklang des Städte-

bauers und des Verkehrsplaners voraus. Niemand ist so allwissend, um in seiner Person alle Kenntnisse für den Aufbau einer Stadt und ihrer künftigen Struktur zu vereinen. Es ist daher ratsam, an der Planung neben den Fachleuten des Städtebaues und des Verkehrs auch Vertreter der gewerblichen Wirtschaft, der Landwirtschaft, des Gartenbaues, des Brückenbaues, des Vermessungswesens und des Siedlungswesens zu beteiligen.¹⁰⁾

Selbstverständlich muß sich der Verkehrsplaner bei seinen Arbeiten leiten lassen von den Rücksichten, die die Städtebauer für die Neuordnung der Bauwerke, die Aufstellung der Bodenflächen für Wohnung, Industrie, Handel, Handwerk, Landwirtschaft, Verwaltung, Kultur usw. zu nehmen haben. Wenn auch durch die Kriegseinwirkungen namentlich in den Innenstädten viele Flächen freigelegt worden sind, so können wir trotzdem jetzt nicht Idealstädte aufbauen. Wir sind uns alle darüber klar, daß im Innern der Städte manches Wohnhaus wieder aufgebaut wird, wenn vielleicht auch der ausgesprochene Mietskasernencharakter vermieden werden kann. Wir sind auch noch längst nicht so weit, jedem siedlungswilligen Deutschen sein Eigenheim und sein Stück Land zu geben, wenn wir auch mit warmem Herzen die wertvolle Arbeit der Siedlerbünde bejahen und ihre Arbeit stützen. Aber eines können wir doch ins Auge fassen: Ein vernünftiges Verhältnis von überbauten und freien Räumen herzustellen, die Wohnstätten günstiger zu den Arbeits- und Einkaufsstätten zu ordnen, wobei klar umgrenzte Lebens- und Wohngemeinschaften mit ausgelagerten städtischen Geschäftsteilen, dezentrale Verwaltungsstellen und Kultureinrichtungen verkehrsvereinfachend und -verbilligend wirken. Das hilft, den Stadtmenschen wieder an die Kraftquelle seines natürlichen Seins zurückzuführen, ihn heimatverbunden und landfreundlich in gesunden und billigen Wohnverhältnissen unterzubringen. Das ist die wichtigste soziale Frage der Gegenwart.

Diese Zielsetzung setzt voraus, daß die Straßen in einen „verkehrsfähigen“ Zustand versetzt werden, wobei Länge und Breite in einem angemessenen Verhältnis zur Höhe der Bauten stehen müssen. Die Leistungsfähigkeit einer Verkehrsstraße ist eine Funktion der Geschwindigkeit, mit der sie durchfahren werden kann. Amerikanische Verhältnisse sind hier lehrreich. Im Stadtgebiet Manhattan betrug die mittlere Geschwindigkeit des Kraftwagens nur noch 18 km in der Stunde, in dem südlichen Teil dieses Stadtteils sogar noch nicht einmal 9 km, womit das Kraftfahrzeug praktisch aufgehört hatte, ein Fahrzeug des Schnellverkehrs zu sein. Mitverschuldet waren diese Verhältnisse durch eine „unverantwortliche Hochhauspolitik“. ¹¹⁾ Wenn wir auch vorerst nicht mit amerikanischer Kraftfahrzeugdichte rechnen — vor dem Kriege entfielen in USA auf 1 km Straßenlänge 5,8, in Deutschland 13,5 Kraftfahrzeuge — so müssen wir doch dafür sorgen, daß unsere Straßen im Verhältnis zu der Anbauhöhe breit genug sind, um die Einhaltung hoher Geschwindigkeiten auf den Verkehrsstraßen auch bei späterer Zunahme des Kraftverkehrs sicherzustellen. Das gilt besonders dann, wenn die Straßen öffentliche Verkehrsmittel mit festem Fahrplan aufzunehmen haben. Im übrigen ist es zur Erleichterung des Personenverkehrs auf den Straßen zweckmäßig, wenn die Straßen namentlich von dem Lastwagenverkehr weitgehend befreit werden. Deshalb sind die Güterbahnhöfe der Eisenbahn zu dezentralisieren, damit die langstreckigen Straßentransporte vermieden werden. In die Innenstädte sollen nur Fahrzeuge hineingeleitet werden, die dort ihren Zielort haben. Der übrige Verkehr muß über die Umgehungsstraßen, die allerdings sehr teuer sind, oder Tangentialstraßen, die dicht am inneren Stadtgebiet vorbeiführen, umgeleitet werden.

¹⁰⁾ In ähnlicher Weise war in Stuttgart der Arbeitsausschuß „Städteplanung und Verkehr“ unter Leitung von Professor Pirath zusammengesetzt.

¹¹⁾ Niemeyer, „Die Bewältigung des Kraftverkehrs in der Stadt“, V. 7 1935, S. 631.

Es kann natürlich im Ausnahmefall bei völlig zerstörter Innenstadt eine einzige ganz breite Durchgangsstraße von mindestens 40 m Breite zweckmäßiger sein.

Der Streit um die Herauslegung der Personenbahnhöfe aus dem Stadttinnern ist abgeebbt. Es scheint, daß ihre Beibehaltung im geschäftlichen Zentrum doch wohl als vorteilhaft angesehen wird, namentlich wenn die Reichsbahn stärker in den Berufsverkehr eingeschaltet ist.

Das Parken endlich darf nicht zu einer Verkehrsverstopfung auf den Straßen führen. Parkplätze sind besonders notwendig in der Nähe von Gebäuden mit starkem Publikumsverkehr. Es muß vermieden werden, daß in solchen Fällen Behelfswege beschriftet werden müssen, wie einst in Berlin nach der Errichtung des Columbushauses, wo man einen privaten Grundstücksnachbarn veranlaßte, auf der Rückseite des Hauses in einer Seitenstraße das Parken gegen entsprechende Gebühren zu gestatten. Auf keinen Fall aber darf das Parken eine Störung des glatten Verkehrsablaufs bei den öffentlichen Verkehrsmitteln nach sich ziehen.

Bei der Wahl des geeigneten öffentlichen Verkehrsmittels ist eine sorgfältige Prüfung, auch von wirtschaftlicher Seite her, notwendig. Dabei ist für den Einsatz kapitalintensiver Schienenverkehrsmittel ein strenger Maßstab anzulegen, da sie einerseits hohe feste jährliche Zins- und Tilgungsquoten aufbringen müssen, andererseits die sich über mehrere Jahrzehnte erstreckende Genehmigungsdauer eine Bindung an den Straßenkörper bedingt, die spätere Korrekturen schon aus Kostengründen fast unmöglich macht. Schienenbahnen sollten künftig vor allem auf dichten Massenverkehrslinien Verwendung finden.

Besondere Beachtung verdient der Oberleitungsomnibus.¹²⁾ Der Obus hat vor dem Omnibus den Vorteil, daß er die elektrische Triebkraft aus heimischen Quellen entnehmen kann. Bei Obus und Omnibus ist das Platzangebot, namentlich durch die Verwendung großräumiger Anhänger, in den letzten Jahren beachtlich angewachsen, so daß bei einem Vergleich der Straßenbahn mit diesen gleislosen Verkehrsmitteln eine neue Wertung stattfinden muß, wobei immerhin eine weitere Erhöhung des Fassungsraumes der Straßenbahnen nicht ausgeschlossen erscheint.

Im übrigen wird der neue Kurs in der technischen Vervollkommnung der Verkehrsmittel durch Einheitswagen, stoffsparende Leichtbauweise, Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, stärkere Motoren, höhere Anfahrtsbeschleunigung, kürzeren Bremsweg angezeigt. Die Fahrzeugindustrien werden um die zweckmäßigste Fahrzeugherstellung wetteifern müssen. Die Verkehrsbetriebe selbst werden mehr als bisher betriebswirtschaftliche Kleinarbeit zu leisten haben, um vor allem durch Betriebsvergleiche Kennzahlen für Leistungsverbesserungen und Senkung der Betriebskosten zu gewinnen, nicht um mehr Erlöse zu haben, sondern um aus dem eingesparten frischen Blut für neue, noch bessere und noch billigere Leistungen zu erhalten.

Es wird sich dann bald herausstellen, daß vielerorts mit dem Ineinanderfließen der gemeindlichen Wirkungsbereiche zwangsläufig die Notwendigkeit verbunden ist, in der öffentlichen Verkehrsbedienun g bisherige lokale Unternehmergrenzen aufzulockern, um dem Publikum die Straßenbahn- und Omnibusverbindungen als Teil eines großen einheitlichen Netzes zu präsentieren. Auch für kleinere Verkehrsunternehmungen ist es durchaus erwägenswert, ob der Anschluß an ein leistungsfähigeres Großunternehmen nicht wesentliche Vorteile, namentlich für die Verkehrsbenutzer, bietet.

Es dürfte ferner zu empfehlen sein, das Liniennetz nicht zu sehr zu zersplittern, sondern sich von vornherein auf Stammstrecken mit schnellen und häufigen Wagenkursen zu beschränken. Dann ist auch ein längerer Fußweg zur Haltestelle zumutbar.

¹²⁾ Die Anlagekosten für 1 km Straßenbahn betragen gegenwärtig 300 000 RM, für 1 km Obuslinie 20 000 RM.

Die Ausnutzung aller Vorteile zur Erzielung einer sparsamen Betriebsführung ist auch deshalb erforderlich, weil Nahverkehrsunternehmungen gezwungen sind, volle Selbstkostendeckung zu üben.

Um so mehr ist es auch berechtigt, daß eine Regulierung des Wettbewerbs in solchen Verkehrsrelationen eintritt, die eine stetige Fortentwicklung der gemeindlichen Verkehrsbetriebe noch hindern. Das ist der Fall beim Kraftomnibusverkehr, dessen Ausgestaltung wir erst noch erwarten. Hier scheint es notwendig zu sein, zunächst wenigstens eine grobe Scheidung der Zuständigkeitsbereiche vorzunehmen. Post und Eisenbahn sollten den kommunalen Verkehrsunternehmungen den Verkehr in der Stadt und ihrem Einflußgebiet, ferner den Nachbarortsverkehr überlassen. Der Eisenbahn sollte der langgestreckte Linienverkehr über die Autobahnen, der Post eine Beteiligung am Überlandlinienverkehr, insbesondere an dem Vermittlerverkehr zu den Eisenbahnstationen, namentlich in den ländlichen Gebieten, wo vielfach auch noch andere Postaufgaben durch den Kraftverkehr erledigt werden, zugesprochen werden. Die privaten Omnibusunternehmen wären mehr auf den Gelegenheitsverkehr zu verweisen.

Diese Aufteilung der Aufgaben soll kein starres Dogma sein. Die Pionierarbeit eines Unternehmens um ein Verkehrsgebiet soll dadurch nicht ausgelöscht werden. Aber eine solche Einteilung bietet doch Anhaltspunkte, wie künftig verfahren werden soll. Jedenfalls ist es nicht erträglich, wenn, wie in der Vergangenheit, das Konzessionsverfahren infolge der Unnachgiebigkeit der daran beteiligten Verkehrsunternehmer durch alle Instanzen durchgepaukt wird, wodurch an sich begrüßenswerte Verkehrsverbesserungen oft unendlich lange hinausgezögert werden.

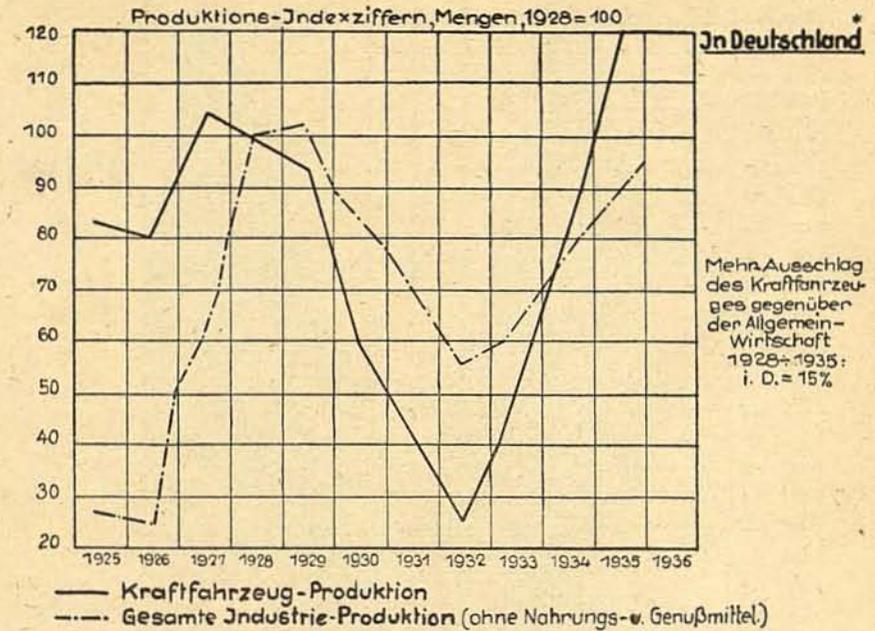
Und schließlich ist es erforderlich, die Fortschritte der Verkehrstechnik vor allem im Hinblick auf den räumlichen Wirkungsbereich der Verkehrsmittel einer laufenden Beobachtung zu unterziehen. Jede Verkürzung der Fahrzeit bringt für die städtebaulichen Überlegungen Vorteile. Es wäre daher zu überlegen, ob die Stadtplanung nicht zugleich durch die Benutzung von Isochronenkarten erleichtert werden kann, d. s. bekanntlich Karten, die gleiche Reisedauer oder Zeitzonen ausweisen. Sie geben also an, in welcher Zeit in einem bestimmten Raum die Entfernungen überwunden werden können. Dabei wird man von einem oder von mehreren Verkehrsmittelpunkten ausgehend stets den kürzesten Reiseweg und die schnellste öffentliche für jedermann benutzbare Verkehrseinrichtung anzusetzen haben. Man kann solche Karten für beliebig große Räume anfertigen. Bei der Darstellung des Stadtraumes wird man also in erster Linie die Nahverkehrsmittel anzusetzen haben und aufzeigen, welche Entfernungen z. B. in 40, 30 oder 20 Minuten zurückgelegt werden können. Da die Isochronen nur die reine Fahrzeit anzeigen, müssen die Zeiten für die An- und Abgangswege zur Haltestelle, für das Umsteigen, für das Warten auf das Fahrzeug hinzugerechnet werden. Auch diese Karten liefern wertvolles Material für interlokale Vergleiche.

Wir müssen bei unseren Planungen einfach im Denken und Handeln sein. Es ist selbstverständlich, daß wir unsere kargen Mittel nur so verwenden dürfen, daß mit dem kleinsten Aufwand der größte Nutzen erreicht wird. Irgendeinen Verkehrsluxus können wir uns nicht leisten. Der Verkehrsleie wird meist einen großartigen Ausbau der Verkehrseinrichtungen verlangen, als die amtlichen Stellen dies glauben verantworten zu können. Insofern wird es zwischen den Verkehrsinteressenten und den Verkehrsplanern immer Meinungsverschiedenheiten geben. Es ist Sache des Fachmannes, die widerstreitenden Meinungen auszugleichen, und das ist meist nicht einfach. Es muß Richtschnur sein, daß jede Stadt, jeder Kreis, jedes Land, sich immer nur eine bestimmte Menge von Straßen, Verkehrslinien, Bahnhöfen, Umschlaghäfen leisten kann. Aber hierfür müssen auch die zweckmäßigsten Regelungen vorliegen. Alles darüber hinaus gewünschte Überschwengliche muß unterbleiben.

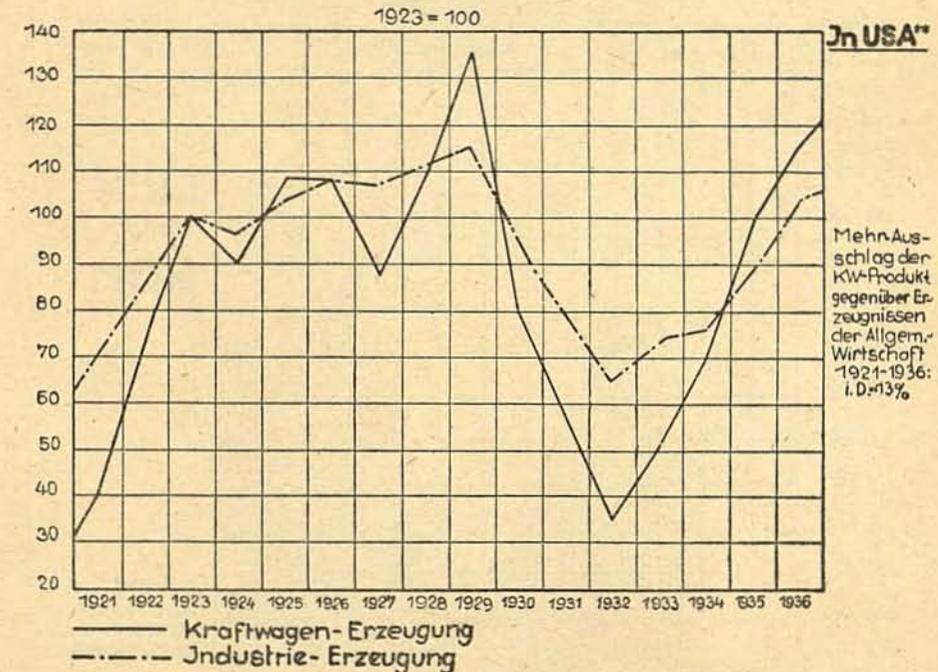
Denn der beste Verkehrsmann ist immer noch derjenige, der allen überflüssigen Verkehr vermeidet und den notwendigen im Sinne einer günstigsten Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten beeinflusst. Zugleich aber soll der Verwaltungsorganismus bescheiden und billig sein. Das gilt einmal für die Verkehrsunternehmungen selbst, wo im Zuge der strafferen Zusammenziehung der Betriebe noch Einsparungen möglich sind. Aber auch die behördliche Verkehrsbetreuung soll einfach und übersichtlich gestaltet sein. Die Gemeinden sollen für die sie angehenden Verkehrsangelegenheiten selbständig verantwortlich sein. Die Regierungsstellen führen lediglich die Aufsicht, aber sie sind keine Verwalter. Die Aufgaben der früher aus kriegsbedingten Gründen eingerichteten staatlichen Lenkungsorgane und ihrer Nachfolger in der Nachkriegszeit sind allmählich abzubauen zugunsten einer stärkeren Entfaltungsmöglichkeit der gewerblichen Selbstverwaltungskörperschaften.

Der Grad der Fürsorge für den Verkehr und die Verkehrswege ist ein Ausdruck des Lebenswillens eines Gemeinwesens. Der Verkehr hilft die Voraussetzungen für den Aufbau der Gemeinde nach innen und außen zu schaffen. Er bildet eine feste Klammer für das Gefüge des Stadtorganismus. Erst die Leistungsfähigkeit des Verkehrs ermöglicht die Herrschaft über den Raum, sie bestimmt weitgehend das wirtschaftliche, kulturelle und soziale Niveau des Raumes. Es ist notwendig, sich diese Tatsache immer wieder vor Augen zu halten und sich bei der täglichen Kleinarbeit über den engeren Wirkungsbereich hinaus auszurichten auf das große Ziel: Den deutschen Menschen glücklich, gesund und heimatreu zu machen.

Die Konjunktorempfindlichkeit des Kraftwagens (Abb. 1)



* Quelle: „Wochenbericht des Institutes für Konjunkturforschung“ 1936, Nr. 19



** Quelle: P. RÖGGATZ „Die Automobilisierung“ in: „Der soziale Wohnungsbau 1942, H. 16